



Transport
Canada

Transports
Canada

TP 6980F

Numéro 1/2006



feedback

Rapports de difficultés en service de l'aviation canadienne

table des matières

ÉCHOS DU HANGAR	deuxième de couverture
AVIONS	1
MOTEURS	6
NOUVELLES DES TEAs	8
PRENEZ GARDE	9
CN RELATIVES AUX ÉQUIPEMENTS	10
PIÈCES NON APPROUVÉES SUSPECTES	10
SAIB DE LA FAA	11
PIÈCES NON APPROUVÉES PAR LA FAA	12
LISTE DES RDS	14

échos du hangar

Un message pour le personnel d'entretien d'aéronefs

Acquisition des responsabilités de titulaire de certification de type par Viking Air Ltd. pour les DHC-1 à DHC-7

Viking Air Limited, de Sidney (Colombie-Britannique) a acquis de Bombardier Aéropatiale les certificats de types (CT) de sept aéronefs de Havilland. Ces appareils moins récents comprennent le DHC-1 Chipmunk (TC A-19), le DHC-2 Beaver (TC A-22), le DHC-3 Otter (TC A-27), le DHC-4 Caribou (TC A-49), le DHC-5 Buffalo (TC A-77 & A-124 à utilisation spéciale), le DHC-6 Twin Otter (TC A-82) et le DHC-7 Dash 7 (TC A-120).



Depuis 1983, Viking Air était titulaire des droits exclusifs de fabrication et de distribution des pièces de rechange des anciens appareils DHC-2 Beaver et DHC-3 Single Otter, et il est un fournisseur principal de Bombardier pour le DHC-6 Twin Otter et les gammes de produits de la série DASH. Viking Air offre maintenant une gamme complète de services pour les avions de Havilland qui ne sont plus produits, y compris la fabrication et la distribution de pièces de rechange, le service des ventes et à la clientèle, le soutien technique et des services techniques.

Par le passé, de Havilland a construit des aéronefs d'une qualité et d'une réputation inégalées, et la demande mondiale pour des produits de Havilland demeure incroyablement forte. Cette acquisition ouvre un certain nombre de nouveaux marchés à Viking Air. Voilà une importante occasion favorisant le développement d'une industrie aérospatiale orientée produit pour l'Ouest canadien et améliorant une présence déjà dynamique de l'aviation dans cette région.

En tout, environ 3 500 aéronefs de de Havilland Canada ont été construits de 1947 à 1988, soit la plus grande flotte d'aéronefs produite au Canada après la guerre. Une grande proportion de ces appareils est toujours en service aujourd'hui. Les prototypes des DHC 2-Beaver, DHC-6 Twin Otter et DASH 7 logent maintenant au Musée canadien de l'aviation, à Ottawa, en compagnie de plusieurs autres aéronefs de collection de de Havilland.

L'infrastructure, le professionnalisme et le personnel de Viking Air ont démontré à Transports Canada son engagement et son appui en acceptant les responsabilités imposées par l'acquisition de ces certificats de type.

Viking Air est maintenant responsable des exigences du Règlement de l'aviation canadien (RAC) 511, Approbation de la définition de type d'un produit aéronautique. Viking Air traitera toutes les questions de maintien de la navigabilité aérienne pour lesquelles elle est maintenant titulaire des responsabilités de la définition de type. Transports Canada souhaite la bienvenue à Viking Air Limited comme titulaire des certificats de type canadiens des aéronefs de Havilland, lesquels font partie de l'histoire canadienne depuis 1946.

Pour de plus amples renseignements ou pour recevoir des exemplaires de **feedBack** ou d'autres publications de l'Aviation civile, appelez au : 1-800-305-2059 ou venez visiter notre site Web à : www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification. Afin de ne pas manquer la livraison de vos numéros, envoyez tout changement d'adresse au : Centre de communications de l'Aviation civile de Transports Canada, (AARA), Place de Ville, Ottawa (Ontario) K1A 0N8.

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports 2006.

Le ministère des Transports du Canada autorise à reproduire le contenu de cette publication, en tout ou en partie, pourvu que tout le crédit lui soit attribué et que toute reproduction soit effectuée fidèlement. Bien que le ministère des Transports du Canada ait autorisé l'utilisation de cette publication, il n'est aucunement responsable de la présentation de l'information ni de l'interprétation qui pourrait en être faite.

Il se peut que le présent exemplaire de cette publication ne soit pas à jour et ne comporte pas les modifications apportées à l'original. Pour en obtenir une copie à jour, veuillez communiquer avec le ministère des Transports du Canada.

Le contenu de cette publication ne doit servir que de guide, et il ne doit en aucun cas être cité ou considéré comme ayant force de loi. Il peut en tout temps et sans préavis devenir périmé, en tout ou en partie.

Avis/Exonération de responsabilité :

Les *Rapports de difficultés en service (RDS)* sont habituellement publiés intégralement. Transports Canada n'assume aucune responsabilité quant à l'exactitude ou au contenu de ces rapports. Seules les fautes de grammaire ou d'orthographe sont corrigées. Le contenu des rapports peut être réduit, et les références personnelles qu'ils comportent peuvent être supprimées.

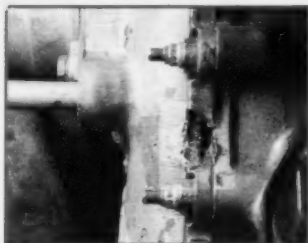
This publication is also available in English.

aéronefs

AÉROSPATIALE ATR 42

RDS n° 20050427005

Amorçage d'arc entre des faisceaux électriques



Peu après le départ de l'appareil, l'alternateur n° 2 s'est arrêté. L'appareil est revenu à son point de départ pour que le personnel de maintenance procède à une vérification. Des techniciens ont remplacé le régulateur de l'alternateur, ce qui n'a pas réglé le problème. La poursuite de l'enquête a permis d'établir qu'il y avait eu amorçage d'arc entre les faisceaux électriques c. a., à l'emplacement de la bride « D » du carter moteur.

L'amorçage d'arc a endommagé une partie importante du carter moteur, à l'emplacement de la bride « D ». Dans les circuits électriques,

les courts circuits constituent un grave danger d'incendie et ils peuvent également causer la destruction de câblage électrique et endommager des composants du circuit électrique. On n'accorde pas toujours la même attention à l'inspection visuelle du cheminement et des espacements appropriés des faisceaux de câblage électrique qu'à l'inspection des autres éléments du circuit. Cette difficulté en service constitue un exemple de l'importance du cheminement et de l'espacement des faisceaux de câblage. ✖



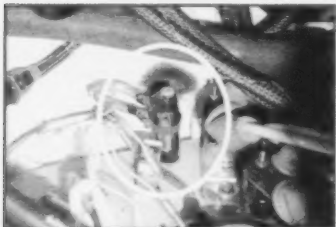
BEECH C90A

RDS n° 20051216003

Surchauffe d'une résistance

Pendant une inspection périodique, on a décelé, au sommet de la cloison avant, derrière le tableau de bord, une résistance, R145, qui avait surchauffé. Cette résistance fluorescente, portant la référence 2K40D10, avait grillé et elle avait légèrement brûlé l'isolant placé derrière l'écran anti éblouissement.

Une inspection de toute la flotte de la compagnie a permis de déceler trois (3) défaillances similaires.



Transports Canada (TC) recommande au personnel de maintenance de procéder à une inspection détaillée de cette région, afin de s'assurer du maintien d'un espacement suffisant entre la résistance fixée et l'isolant de l'appareil.

L'exploitant a remarqué que la résistance portant la référence D25K10R avait été remplacée par la résistance portant la référence 2K40D10. ✖



BEECH 200

RDS n° 20051208008

Cloison criquée

En travaillant à l'élimination d'une anomalie technique de pressurisation sur un appareil subissant des travaux de maintenance dans les installation d'un exploitant, le personnel de maintenance a décelé une crique longue de 3,5 po dans une partie de la nervure inférieure de la cloison fixée au longeron arrière, à la FS 227. Cette crique causait une fuite majeure de pressurisation que l'on pouvait sentir en dehors du caisson du longeron arrière, à l'extérieur de l'appareil. Pour ce genre de dommages, le manuel de maintenance ne fournit aucune directive spécifique de réparation.



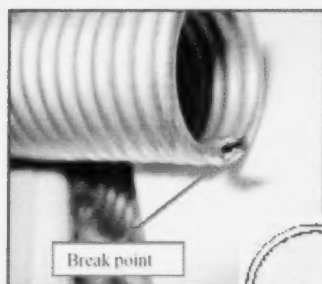
Une fois les réparations terminées, on a procédé à un essai de pressurisation et remis l'appareil en service.



Cette défaillance souligne l'importance d'une inspection visuelle prudente lorsqu'un appareil subit des travaux de maintenance. ✖

BEECH 1900D**Ressort des ailerons fracturé**

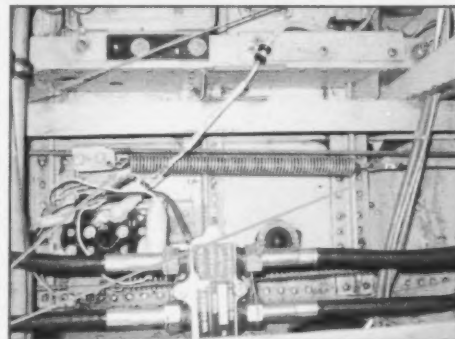
RDS n° 20051129002



En circulant au sol aux commandes de l'appareil, l'équipage de conduite a remarqué un braquage complètement incliné vers la gauche dans le circuit des ailerons. Le personnel de maintenance a découvert que l'un des ressorts de raccordement entre les ailerons et le gouvernail de direction avait été fracturé près de l'anneau d'extrémité permettant le raccord à la bride. Il se peut que cette défaillance soit survenue pendant l'inspection périodique, au moment de la dépose des ressorts effectuée dans le cadre des procédures de serrage. Il se peut que les marques d'outil faites au moyen d'une paire de pinces ou d'un autre dispositif mécanique pendant le processus de dépose aient éraillé le ressort et, ainsi, créé des zones de concentration de contrainte.

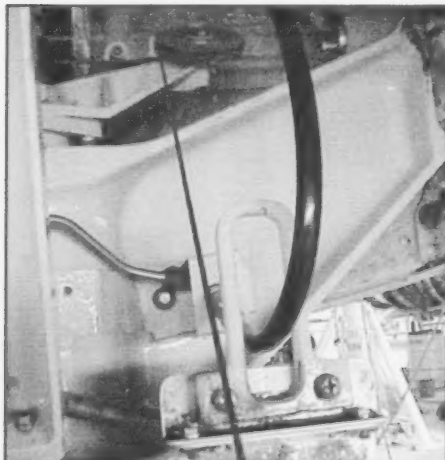
Afin d'éviter toute récurrence de cette défaillance, l'exploitant a publié une inspection supplémentaire dans son contrôle de processus. Lorsqu'il

inspecte cette région, le personnel de maintenance doit demeurer vigilant et utiliser judicieusement l'outil approprié afin d'éviter d'endommager les petites pièces de fixation de l'appareil. ✖

**BOEING 737****Anomalies de sortie et de rentrée du train avant**

RDS n° 20051128009

L'appareil en cause possédait des antécédents en matière de problèmes intermittents associés à des anomalies de sortie et de rentrée du train avant. Le pilote a signalé qu'il fallait actionner à deux reprises le levier de commande du train avant pour que ce dernier sorte. On a procédé à une inspection visuelle sans déceler aucune défectuosité évidente. L'appareil a été reconvoyé train avant sorti jusqu'à la base.



À son arrivée, on a remplacé le vérin de transfert et le vérin de verrouillage ainsi que le vérin du ski avant, mais ces remplacements n'ont pas permis de régler le problème. On a alors remplacé la soupape sélectrice et procédé à un essai en vol, lequel s'est avéré positif. Il semble que la soupape sélectrice portant la référence 10-61213-1 ait permis l'élimination de l'anomalie technique. Pendant le dépannage, le graissage des points du train avant a également semblé faire une différence.

Récemment, dans le cadre de travaux de grande maintenance, on a étudié cette question plus en détail. La conduite souple portant la référence BACH8A04NM0274T est une conduite souple en Téflon alimentant en liquide hydraulique le vérin du ski du train avant. On a retrouvé cette conduite tortillée. On croit que cette déformation a contribué aussi aux anomalies de sortie et de rentrée du train en limitant le débit de liquide hydraulique vers le vérin du ski du train avant.



L'appareil est surveillé dans le cadre de l'étude du programme de fiabilité.

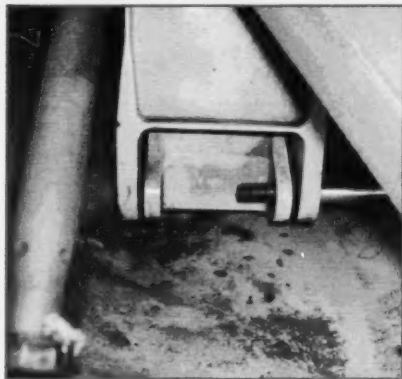
Pendant le dépannage, l'exploitant a remarqué qu'il manquait des raccords graisseurs de train avant et il a établi une procédure d'inspection des raccords graisseurs du train principal et du train avant de toute la flotte. Il importe de remarquer que l'on peut éliminer certaines défaillances en remplaçant des pièces, mais un examen et une inspection plus détaillés constituent une approche prudente. Ces anomalies cachées peuvent demeurer latentes et, par la suite, refaire surface et occasionner des indisponibilités de plus en plus longues ainsi que des risques pour la sécurité. ✖

BOEING 737

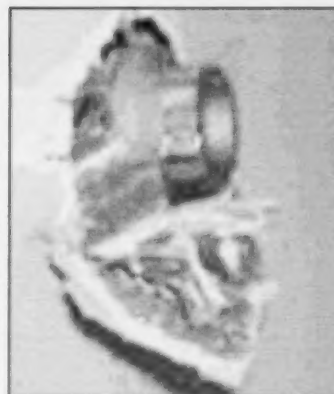
RDS n° 20051222008

Déplacement du boulon de fixation du carénage volets

Pendant une inspection au sol, on a découvert que le boulon de fixation ARRIÈRE du carénage volets n° 3 s'était déplacé vers l'intérieur et avait percé un trou dans le carénage en composite. On a retiré l'appareil du service pour le réparer.



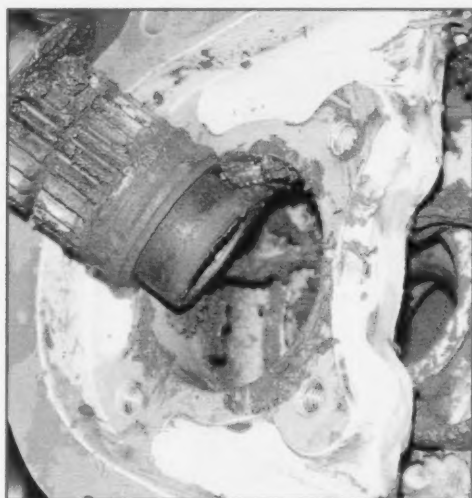
En poursuivant l'examen, on a trouvé trois (3) des boulons de fixation ARRIÈRE du carénage sans goupille fendue en place, deux écrous s'étaient dévissés et le troisième s'était complètement détaché, ce qui avait permis au boulon de se déplacer. Cet appareil avait récemment subi une visite à sa base au cours de laquelle on avait déposé le carénage à des fins d'accès. On enquête présentement avec l'installation qui avait effectué les travaux.



Les préoccupations relatives aux facteurs humains sont toujours prévalentes dans tout le milieu de l'aviation. En effectuant vos tâches professionnelles comme technicien en aéronautique, essayez de vous tenir loin des éléments pouvant occasionner des problèmes liés aux facteurs humains ✖

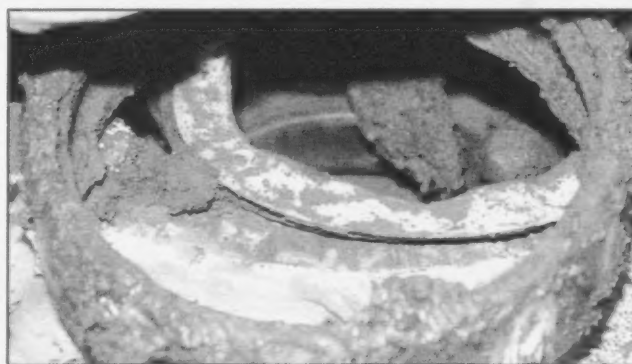
BOEING 767

RDS n° 20040920001

Vérin du compensateur du stabilisateur – Importante corrosion

Après que le personnel de maintenance a eu aperçu de la « graisse de couleur rouille » sur le boulon à rotule du vérin du stabilisateur portant la référence 251T4310-1, il y a eu dépose dudit vérin de l'avion. Après examen, on a découvert que les roulements portant la référence 105KS (réf. : CMM-27-41-01, article 95) et le pignon (article 100) étaient fortement corrodés à l'intérieur du boîtier portant la référence 251T4324-1. Les roulements étaient tellement corrodés qu'ils se sont séparés lors de la dépose.

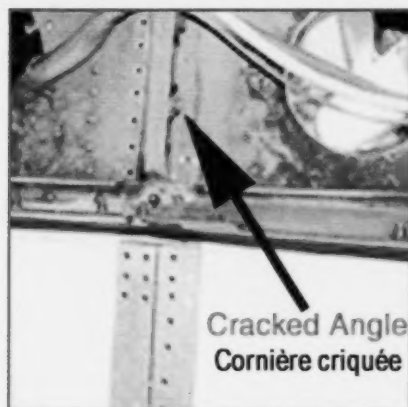
L'expéditeur du RDS a également mentionné qu'il soupçonnait la présence d'infiltration (accumulation) d'eau dans le boîtier 251T4324-1. De plus, la base de données des rapports de difficultés en service qui se trouve sur le Web comporte de nombreux autres RDS antérieurs et plus récents signalant des problèmes similaires de corrosion sur le vérin du stabilisateur.



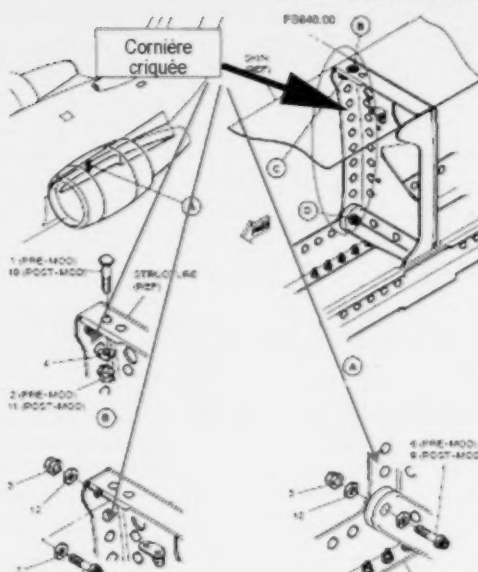
Transports Canada, Aviation civile (TCAC) a signalé ce RDS à la FAA, en exprimant nos préoccupations concernant l'importante corrosion du vérin du compensateur du stabilisateur et la possibilité que la pilotabilité de l'avion soit réduite. La FAA a demandé que Boeing procède à une étude de sécurité concernant les effets de l'importante corrosion grave ainsi que l'effet du blocage du vérin du compensateur du stabilisateur et de la réduction de la pilotabilité de l'avion. ✖

BOMBARDIER CL600-2B19**Cornières profilées du pylône réacteur criquées**

RDS n° 20051208010



Pendant le remplacement des boulons du pylône réacteur conformément au bulletin de service (BS) 601R-4-005, le TEA qui travaillait dans cette région a remarqué que les cornières profilées de gauche et de droite à l'intérieur du pylône réacteur, à la FS640 et à la lisse 10, étaient criquées. On a déposé et remplacé la cornière profilée gauche, portant la référence 601-37003-81, et la cornière profilée droite, portant la référence 601-37003-82.

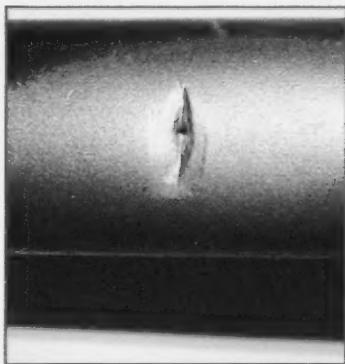


Comme dans le cas présent, un technicien avisé a également relevé une autre défectuosité dans le même endroit. Beau travail! ✂

CESSNA 152**Barre arrière du palonnier usée**

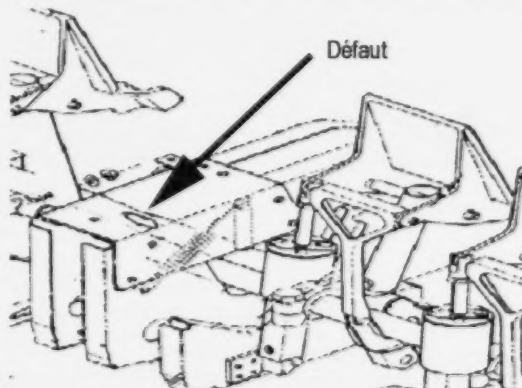
RDS n° 20051211002

Pendant l'inspection aux 100 heures d'un Cessna 152, on s'est aperçu que la barre arrière du palonnier arrière comportait un trou d'usure du côté copilote.



La console centrale en plastique est fixée au revêtement des pédales du palonnier au moyen de vis. Si ces vis sont trop longues, au fil du temps, elles vont percer la barre du palonnier, ce qui peut ensuite provoquer la rupture de celui-ci et une perte de commande en direction.

Il s'agissait de la deuxième constatation identique sur un avion semblable.



Il faut toujours s'assurer que les bonnes pièces sont installées. ✂

CESSNA A185F**Raccords graisseurs en bon état**

RDS n° 20051004001

À l'atterrissage d'un Cessna 185 monté sur flotteurs WIPAIRE (amphibies) de modèle 3450A, le pilote a remarqué que l'appareil tirait à gauche. Après inspection, il a été établi que le problème provenait de la roue du flotteur avant droit. On a démonté cette roue et décelé des traces de corrosion sur le pivot, portant la référence 21AD6318-005, du train avant ainsi que sur le compas, portant la référence 30A06000-024. La partie inférieure du compas manquait de lubrifiant. Par précaution, on a inspecté la roue gauche, sans y déceler d'anomalie.

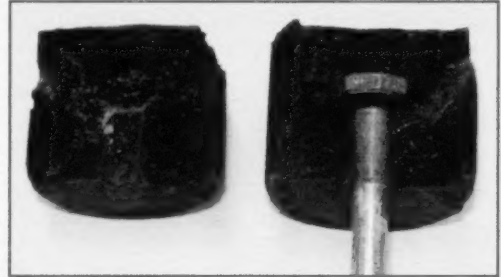
C'est la période de l'année où effectuer des travaux de maintenance sur les flotteurs amphibies. Des raccords graisseurs en bon état ainsi que des calendriers de graissage périodique peuvent permettre d'éviter des temps d'indisponibilité opérationnelle. ✂

DE HAVILLAND DHC 8-200

RDS n° 20050602005

Course excessive de la commande de la gouverne de profondeur

On a observé une course anormale de la commande de la gouverne de profondeur pendant les vérifications de la plage de déplacement des commandes de vol. Le personnel de maintenance a découvert que l'une des butées d'arrêt supérieures de la gouverne de profondeur manquait et que l'autre était fendue. On n'a remarqué aucun dommage à la structure environnante. Les butées avaient été remplacées 215 cycles auparavant, et elles ont été remplacées conformément au manuel de maintenance de l'aéronef ainsi qu'aux documents AWL TR 2-20 et CF-2001-08.



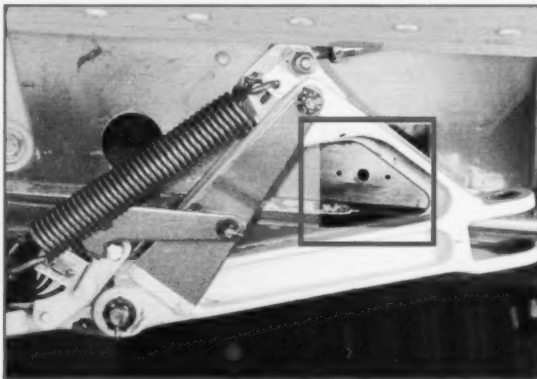
La consigne de navigabilité canadienne CF-2001-08R1 mentionnait qu'un DHC-8 avait éprouvé un problème en vol de compensateur de la gouverne de profondeur à cause d'une butée d'arrêt de la gouverne de profondeur défectueuse ou manquante. L'enquête a permis d'établir que la rupture d'une butée d'arrêt de la gouverne de profondeur pouvait entraîner une course excessive de la gouverne de profondeur et endommager le bord de fuite de cette dernière si elle percute la partie supérieure du gouvernail de direction. La gouverne de profondeur endommagée peut ensuite bloquer le tab à ressort, ce qui peut réduire la pilotabilité de l'appareil. On a donc introduit une durée de vie limitée pour les butées d'arrêt de la gouverne de profondeur et on l'a révisée lorsque l'expérience en service a permis d'établir que ces dernières se détérioraient avant la fin de leur durée de vie d'origine.

Depuis la publication de cette consigne de navigabilité, Transports Canada a reçu quatre (4) rapports concernant la détérioration ou l'absence de butées d'arrêt de gouvernes de profondeur.

Pendant l'inspection de cette région, surveillez de près la détérioration ou l'absence des butées d'arrêt de la gouverne de profondeur et rapportez toute difficulté en service conformément au RAC 591.✖

PIPER PA 28R200

RDS n° 2005123004

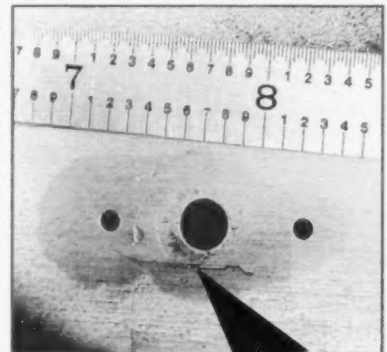
Longeron principal de l'aile criqué

Dans le cadre de travaux de maintenance préventive, on a décelé des criques dans le profilé du longeron principal de l'aile, près des supports de montage de la contrefiche latérale du train d'atterrissage principal, des côtés gauche et droit. Les criques dans ce longeron s'étaient propagées dans le sens de l'envergure, dans le congé de raccordement, et elles traversaient toute l'épaisseur de l'âme du longeron. La crique la plus longue mesurait environ 1,25 pouce de longueur.

À l'origine, on avait décelé ces anomalies grâce à un trou d'inspection, en regardant à l'avant de l'âme du longeron et, par la suite,

on avait confirmé le tout en déposant les supports de montage de la contrefiche latérale et en faisant une inspection à partir de l'arrière.

Pendant l'inspection de cette région, le personnel de maintenance ne doit pas oublier que les supports de montage de la contrefiche latérale font l'objet de la consigne de navigabilité 97-01-01R1. Le longeron de l'aile constitue un membre principal dans le sens de l'envergure de la structure d'une aile et il est soumis à des contraintes encore plus importantes pendant le vol et l'atterrissage. Il est donc plus probable que des criques apparaissent sur les dispositifs de fixation du train d'atterrissage se trouvant sur le longeron arrière.✖



moteurs

GENERAL ELECTRIC LTD CF34-3B1 (CL600-2B19)

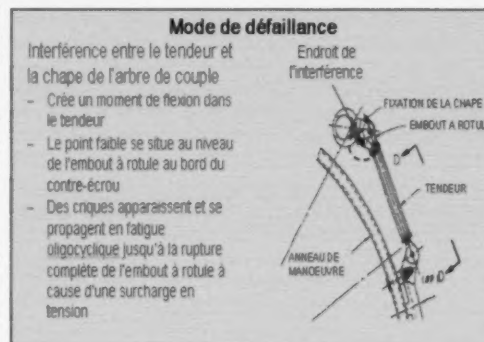
RDS n° 20051128001

Compresseur haute pression (HP) – Tendeurs à système à géométrie variable – Fracturés

Un organisme de maintenance de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) 145 accepté comme répondant au RAC 573 effectuant des travaux de maintenance sur des moteurs exploités au Canada a signalé des défaillances sur trois tendeurs à géométrie variable de l'étage 2, lesquelles défaillances altèrent le fonctionnement de deux réacteurs exploités en service commercial normal. La plus récente inspection des réacteurs visés avait été effectuée par cet OMA. Les détails concernant ces défaillances faisaient état d'une séparation de l'embout à rotule du tendeur latéral de l'arbre à géométrie variable, avec rupture dans la partie filetée, là où il y a intersection avec le contre-écrou, sur le tendeur. Il a été confirmé que le mode de défaillance était une fatigue oligocyclique résultant d'une charge (déformation) latérale due au contact du tendeur avec la chape de l'arbre de couple.

L'un des deux réacteurs sur lesquels on a trouvé un tendeur défectueux a subi un arrêt en vol parce que la défaillance des deux tendeurs n'a pas permis le bon alignement des aubes du deuxième étage du compresseur HP.

Sur l'autre réacteur, on a simplement trouvé un tendeur défectueux, ce qui n'a donc pas donné lieu à un incident opérationnel. Le système à géométrie variable peut fonctionner correctement sur un tendeur pendant un certain temps, mais si les deux tendeurs sont défectueux, il peut y avoir arrêt du réacteur en vol.



L'OMA de l'AESA-145 (expéditeur du RDS) a institué des procédures d'atelier spécifiques en attendant les mesures correctives du fabricant d'équipement d'origine. La première procédure consiste à inspecter les tendeurs à géométrie variable du deuxième étage pour vérifier s'ils sont bien installés et à remplacer tout tendeur à géométrie variable mal installé qui ne passe pas l'inspection, afin de s'assurer qu'il n'y aura pas de contact.

Les aubes directrices d'entrée du CF34 et les cinq premiers étages des aubes du stator sont variables, et le régulateur de carburant principal en règle la position en fonction de la régulation à géométrie variable désirée. Le système à géométrie variable comporte deux tendeurs pour chacun des 5 étages à géométrie variable. La position réelle de la géométrie variable est transmise au moyen d'un câble de renvoi et des tendeurs.

Le titulaire de certificat de type pour ce réacteur a travaillé en étroite collaboration avec l'OMA étranger et il publiera bientôt un bulletin de service (BS) traitant de ce problème. Il a étudié les manuels du CF34-3 et il est d'avis qu'il est possible qu'une note faisant partie de l'un de ces manuels ait été mal interprétée, ce qui aurait pu donner lieu à un contact. D'autres facteurs, comme le réglage final, la position des méplats du contre-écrou et l'orientation du fil-frein, ont contribué aux fractures du tendeur à géométrie variable du deuxième étage qui ont été signalées. De telles fractures sont également possibles sur le troisième étage du système à géométrie variable, mais le deuxième étage est plus critique en raison de la longueur du tendeur.

En attendant que le titulaire du certificat de type prenne les mesures correctives qui s'imposent, Transports Canada, Aviation civile (TCAC) recommande aux exploitants de vérifier à la première occasion le réglage du tendeur à géométrie variable, les techniques freinage au fil utilisées et que réglage ne permet pas de contact entre le tendeur à géométrie variable et la chape de l'arbre de conjugaison. ✕

HONEYWELL (GARRETT) TFE731 Series (Falcon 900)

RDS n° 20051020003

Filtre de la pompe à carburant principale

L'expéditeur du RDS a signalé que les indicateurs de dérivation du filtre à carburant de la pompe carburant principale indiquaient souvent qu'il y avait dérivation. Cependant, un examen plus poussé a permis d'établir que les filtres étaient propres. L'un des avions de la flotte éprouvait de nombreux problèmes avec les filtres du moteur, lesquels déclenchaient l'indicateur de dérivation. D'importants travaux de maintenance ont été effectués en 10 occasions distinctes s'échelonnant sur 294 heures de vol pour régler des problèmes reliés à des indications de dérivation du filtre à carburant qui se sont révélées erronées et non fondées. On a examiné/testé le carburant, les réservoirs carburant, les crépines du collecteur, les prises encastrées et les manocontacts différentiels sans déceler d'anomalie.

Si les filtres peuvent demeurer en service jusqu'à 600 heures, les indicateurs de dérivation de ceux-ci se déclenchent n'importe quand entre 5 et 500 heures, mais en moyenne après moins de 100 heures. On a également vérifié tous les filtres (3) de la pompe à carburant principale visés dans le cadre de ce récent incident, et il a été établi qu'ils étaient en bon état de service.

Le constructeur d'origine du moteur a maintenant publié un bulletin de service recommandant un filtre de remplacement. L'expéditeur a mentionné que ces problèmes sont particulièrement fréquents sur le Falcon 900 et sur le HS 125.

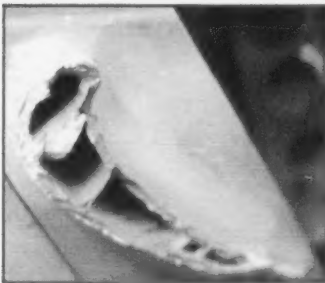
Une recherche sur les antécédents en service dans les RDS a permis d'établir qu'il existait de nombreux rapports concernant le filtre portant la référence (réf.) 897513-1. Au cours de ces incidents, il y a eu des indications de dérivation fausses et irrégulières en vol et au sol. Dans nombre de cas, les aéronefs ont dû interrompre ou retarder un décollage, ou annuler un vol à cause de ces problèmes.

La plupart des RDS mentionnés ci dessus signalaient les incidents (voyant carburant moteur) survenant à des puissances moteur élevées (course au décollage). Transports Canada, Aviation civile recommande aux propriétaires et aux exploitants de se conformer au bulletin de service TFE731-73-3149 de Honeywell, lequel présente le filtre de remplacement portant la référence 897830-1. ✖

ROLLS ROYCE AE3007A1 (Embraer 145)

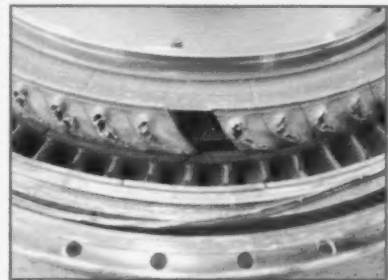
RDS n° 20051125004

Surchauffe turbine



Pendant un vol, l'équipage a signalé une surchauffe interturbine (ITT) de 1 045 degrés Celsius pendant 36 secondes, laquelle surchauffe a donné lieu à un arrêt moteur en vol non sollicité. Le démontage du moteur à l'installation de Rolls Royce a permis de détecter des anomalies à l'emplanture des aubes de la turbine haute pression (HP) numéro 1.

Temps depuis mise en service initiale : 8 408 heures



Même si les techniciens et les équipages de conduite prennent toutes les précautions qui s'imposent pour éviter la surchauffe du moteur, de tels incidents surviennent quand même. Souvent, la cause de la surchauffe d'une turbine est un mauvais fonctionnement du régulateur carburant du moteur ou un mauvais fonctionnement à l'intérieur du moteur même.

L'étude des antécédents en service dans les RDS a permis d'établir l'existence de nombreux rapports faisant état de turbines endommagées en raison d'un dépassement des limites de température des moteurs concernés, en particulier au démarrage. ✖

ROLLS ROYCE BR700-715A1-30 (Boeing 717)

RDS n° 20051007001

Rupture d'un roulement du compresseur HP

Pendant la croisière à 33 000 pieds AGL, les auto manettes se sont mises à se déplacer vers l'arrière et vers l'avant. Le moteur n° 1 a semblé gronder et perdre de la puissance, alors que la puissance du moteur n° 2 augmentait pour compenser. De plus, le moteur n° 1 a été victime d'un pompage de trois à cinq fois, puis il y a eu une odeur de fumée dans la cabine. La pression d'huile du moteur a chuté à 2 ou 3 lb/po2 au manomètre et l'équipage a aperçu une alerte visuelle (rectangle rouge autour de l'indicateur de pression d'huile).

Le pilote a alors réduit au ralenti la puissance du moteur n° 1 et il a coupé l'alimentation en carburant de ce dernier. La vitesse de la soufflante (N1) et la vitesse du générateur de gaz (N2) ont diminué de façon normale, et l'appareil a atterri sans incident à l'aéroport de dégagement le plus proche.

Le personnel de maintenance a signalé que la turbine basse pression (BP) n° 1 tournait normalement et qu'il n'y avait aucune trace de fuite d'huile à l'intérieur de la région du moteur ou de l'échappement. Le niveau d'huile était bas, mais il restait encore de l'huile dans le hublot de niveau du réservoir d'huile.

Après un examen plus détaillé effectué par le personnel de maintenance, le moteur a été déposé et envoyé à une installation de Rolls Royce aux fins de démontage et d'évaluation. Le démontage du moteur a permis d'établir qu'il y avait eu rupture du roulement n° 3 du compresseur HP.

La base de données des RDS renferme plusieurs RDS concernant des problèmes liés au poste de compression. ✖

TELEDYNE CONTINENTAL MOTORS TCM IO-520-F (Cessna U206G)

RDS n° 20051031003

Perte de puissance moteur

Peu après une récente révision moteur (laquelle avait eu lieu (7) heures auparavant), l'équipage de conduite a signalé des ennuis moteur au contrôle de la maintenance au sol. Le moteur pompait et toussait, et l'appareil arrivait à peine à maintenir son altitude de 2 500 pieds. Rien de ce que faisait le pilote ne réglait le problème. Après avoir vérifié qu'il ne s'agissait pas d'un problème de carburant ou de pompe carburant, le personnel de maintenance et d'exploitation a demandé au pilote d'atterrir immédiatement à l'aérodrome qui se trouvait à proximité.

Après un atterrissage sans incident, les techniciens d'entretien ont établi que la compression dans le cylindre n° 6 était nulle et que ce dernier comportait également des poussoirs déformés. En déposant le cylindre défectueux, on a établi que la soupape d'échappement avait été fracturée et que la tige de cette dernière était allée percuter son siège, les poussoirs et le piston.

On a installé des pièces moteur en bon état de service, puis l'appareil a décollé à destination de sa base d'attache. Cependant, au cours de l'approche, le moteur a commencé à cafouiller. Après que l'appareil a eu réussi à atterrir, le personnel de maintenance a de nouveau décelé des poussoirs déformés, mais sans dommages à aucun cylindre ni à aucune soupape.

Le moteur a été déposé et renvoyé aux fins de réparation sous garantie. On n'a pas encore établi la principale cause de défaillance de la soupape d'échappement.

Pendant le temps de combustion, la tête de la soupape d'échappement est exposée à la chaleur de combustion. Toute condition empêchant la soupape d'échappement de produire une obturation adéquate pendant la période de temps requise fera que la soupape dépassera les limites critiques de chaleur pendant les périodes haute puissance. Il est essentiel de toujours suivre les spécifications du motoriste concernant le jeu de fonctionnement des soupapes. Différentes techniques sont requises pour le réglage des soupapes de manière à obtenir un jeu adéquat et constant. Dans tous les cas, il faut suivre la procédure exacte que prescrit le motoriste.✖

Nouvelles DES ATELIERS de TEAs

FÉLICITATIONS...

...aux gagnats de nos prix de présence :

Alvin Lal - Pacific Atelier Pacifique des TEAs à Vancouver

Matthew Shumilak - Atelier Centrale des TEAs à Winnipeg

Trevor Shpyth - Atelier de l'Ouest des TEAs à Calgary

prenez GARDE

« Gardez votre entrée d'air propre »

Filtres écrans d'entrée d'air (IBF)

Lettre d'information sur la sécurité aérienne du BST A0500023-1 (A05W0140)

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a publié une Lettre d'information sur la sécurité aérienne (825-A05W0140) qui recommande l'utilisation de filtres écrans d'entrée d'air (IBF) pour lutter contre les dommages attribuables à l'érosion et aux corps étrangers (FOD). Voici une transcription partielle du contenu de cette lettre :

[TRADUCTION]

« Des données empiriques indiquent que l'installation de filtres écrans d'entrée d'air (IBF) pour moteur, en vertu de certificats de type supplémentaires (CTS), sur certains modèles d'hélicoptères légers a réduit les cas d'usure par érosion des aubes du compresseur et de dommages par corps étrangers (FOD), et a ainsi prolongé la durée de vie du compresseur. De nombreux exploitants ont constaté les avantages des IBF et ils ont installé ces filtres sur les modèles d'hélicoptère pertinents de leur flotte. À l'heure actuelle, aucun CTS n'autorise l'installation d'IBF sur les cellules des Bell 204 ou Bell 205. Cependant, il y a présentement au moins un CTS en préparation pour l'installation d'un IBF sur un Bell 205, et son approbation serait imminente.

Les hélicoptères à turbine sont sujets aux pannes de compresseur, et aux pannes moteur subséquentes, causées par des FOD et de l'usure par érosion lorsque le moteur est en marche et qu'il ingère des contaminants solides. Des FOD et de l'érosion des aubes du compresseur peuvent survenir lorsque de la boue ou d'autres types de débris en provenance des chaussées ou d'ailleurs ne sont pas nettoyés de la plate-forme d'hélicoptère avant le démarrage du moteur, et lorsque les hélicoptères décollent ou atterrissent sur des surfaces non préparées. De la poussière et des gravillons peuvent alors être aspirés dans l'entrée d'air des moteurs qui ne sont pas équipés d'un système de filtration d'entrée d'air adéquat. Le risque de panne attribuable à la défaillance des aubes de compresseur des hélicoptères à turbine, comme celle survenue dans l'incident en cause, sera réduit si l'on prend les précautions nécessaires au niveau de la conception, de la maintenance et des opérations pour faire en sorte que l'air qui pénètre dans l'entrée d'air du moteur est exempt le plus possible de tous contaminants solides, et ce, dans toutes les conditions d'exploitation. »

Pour votre sécurité, Transports Canada, Aviation civile vous rappelle l'importance de porter une grande attention à tout débris susceptible de pénétrer dans l'entrée d'air du moteur et vous recommande l'installation, si possible, sur votre hélicoptère d'un filtre écran d'entrée d'air (IBF) du constructeur d'origine (OEM) ou d'un filtre de rechange en vertu d'un CTS. ✖

feedback feedback feedback

Avis/Exonération de responsabilité :

« Les Rapports de difficultés en service (RDS) sont habituellement publiés intégralement. Transports Canada n'assume aucune responsabilité quant à l'exactitude ou au contenu de ces rapports. Seules les fautes de grammaire ou d'orthographe sont corrigées. Le contenu des rapports peut être réduit, et les références personnelles qu'ils comportent peuvent être supprimées ».

CNs relatives aux équipements

Transports Canada (TC) s'efforce de faire parvenir des exemplaires des nouvelles consignes de navigabilité (CN) applicables au Canada à tous les propriétaires enregistrés des produits aéronautiques touchés. Toutefois, comme TC ne connaît généralement pas les propriétaires des aéronefs qui possèdent les équipements ou appareils touchés par les CN, il distribue souvent ce type de CN à ses bureaux régionaux seulement.

TC a reçu les nouvelles CN suivantes relatives aux équipements au cours des trois derniers mois. Nous invitons les techniciens d'entretien et les exploitants des produits touchés à obtenir de plus amples renseignements ou un exemplaire des CN auprès de leur bureau régional de TC, de leur CTC local, de leur IPM ou du site Web de l'Aviation civile à l'adresse suivante :

<http://www.tc.gc.ca/aviation/applications/cawis-swinn>

Fabricant	Numéro de CN	Pays	Description
HAMILTON SUNDSTRAND	2005-23-11	É-U	Retirer du service les rouets de compresseur.
MICROTURBO	F-2005-180	FR	-Maintenance de la navigabilité aérienne – Aucun moteur actuellement utilisé commercialement au Canada, bien qu'un moteur comme tel soit monté sur un aéronef de construction amateur – La révision et la conformité doivent être évaluées par le propriétaire.
POLICE EQUIPMENT	HB-2005-428	SW	-ÉQUIPEMENT DE POLICE EC135 AC62 POL – Interdiction d'utilisation / Modification / Remise en service.
SCHON	A-2005-004	AS	-Enveloppes de montgolfière.
SHADIN	2005-25-08	É-U	Équipement AD - calculateurs de données aérodynamiques (ADC) Shadin ADC 2000, portant les références 962830A 1 S 8, 962830A 2 S 8 et 962830A 3 S 8, configurations B, C et D.
VEGA	F-2005-169	FR	Équipement/aménagement intérieur – Renforcement des ensembles.

pièces non approuvées SUSPECTES



Au cours du 1^{er} octobre au 31 décembre 2005, aucun rapport de difficultés en service (RDS) n'était reçu qui signalaient d'une pièce non approuvée (SUP) soupçonnée.

Au Canada, les SUP doivent être signalées (RAC 591.01); pour faire part de vos soupçons, vous devez utiliser un formulaire RDS ordinaire ou vous rendre sur le site Web à www.tc.gc.ca/wsdrs ✕

Bulletins SPÉCIAUX d'information de la NAVIGABILITÉ de la FAA (SAIBs)

La Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis publie les Special Airworthiness Information Bulletins (SAIB). Les SAIBs sont un outil d'information qui vise à sensibiliser le milieu de l'aviation générale, à lui transmettre des alertes et à formuler des recommandations. Cette information et ces conseils sont de nature non réglementaire et ne satisfont pas aux critères établis pour une consigne de navigabilité. Ces avis sont disponibles à l'adresse URL suivante :

<http://www.faa.gov/aircraft/safety/alerts/SAIB/>

No de SAIB	FABRICANT	MODÈLE/DÉSCRIPTION	DATE
SW-06-19	Robinson Helicopter Company	R44, R44 II	12/28/2005
NM-06-18	Gulfstream American	G-73	12/23/2005
CE-06-17	Schweizer Aircraft Corporation	Crochet de remorquage des modèles 1D112-15 et 1D112-16	12/20/2005
CE-06-16	Aeromot-Industria Mecanica Metalurgica Ltda	AMT-100, AMT-100 (modifié en AMT-200) AMT-200, AMT-200S, AMT-300	12/16/2005
SW-06-15	Sikorsky Aircraft Corporation	Giravions de série S 76	12/16/2005
NE-06-03R1	Schweizer Aircraft Corporation	Giravions de série 269	12/15/2005
NE-06-14	Performance Variable e.K.	Parachutes	12/12/2005
NE-06-13	Turboprop airplanes	Équipés d'hélices à quatre pales ou plus	12/12/2005
NE-06-12	Rolls-Royce Corporation	250-C30R/3, -C30R/3M, -C47B, et -C47M engines	12/02/2005
CE-06-11	Sierra Hotel Aero, Inc. (North American Aviation, Ryan Aeronautical)	Navion (tous les modèles et tous les numéros de série)	11/29/2005
CE-06-10	deHavilland Inc.	DHC-2 Mk. I, II, and III	11/18/2005
CE-06-09	Sukhoi	SU-29	11/15/2005
NE-06-08	copie corrigée Lycoming	Moteurs à magnéto double à quatre et à six cylindres avec entraînements de régulateurs d'hélices montés à l'arrière	11/09/2005
CE-06-07	Cirrus Design Corporation (CDC)	SR20 et SR22	11/04/2005
CE-06-06	Aircraft	Équipés de réservoirs carburant en acier	10/27/2005
CE-06-05	NAS-649 series	Tendeurs	10/27/2005
CE-06-04	Aero Accessories, Inc. (Brand name Tempest)	Pompes à air sec (neuves ou révisées)	10/18/2005
NE-06-03	copie corrigée - Schweizer Aircraft Corporation	Giravions de série 269	10/18/2005
NE-06-02	CFM International, S.A.	Moteurs CFM56-2, -3, & -5	10/18/2005
CE-06-01	Garmin	Transpondeurs GTX 327, GTX 330 et GTX 330D	10/14/2005

avis de pièces non approuvées par la FAA

Les avis de pièces non-approuvées (UPN) sont publiés par : FAA, AIR-140, P.O. Box 26460, Oklahoma City, OK 73125, et sont affichées sur l'Internet à : <http://www1.faa.gov/avr/sups/>

No 2004-00167 en date du 15 décembre 2005

AÉRONEFS VISÉS

Tous les aéronefs.

OBJET

Le présent avis a pour objet d'informer tous les propriétaires, exploitants, organismes de maintenance, constructeurs, fournisseurs et distributeurs de pièces aéronautiques à propos d'un métal brut vendu avec une certification de matériau falsifiée.

CONTEXTE

Les renseignements recueillis dans le cadre d'une enquête de la Federal Aviation Administration (FAA) sur des pièces suspectées d'être non approuvées ont révélé que la firme M&M International Aerospace Metals Inc. (M&M), sise au 1382, West McNab Road, Fort Lauderdale, FL 33309, aurait sciemment vendu du métal brut qui répondait prétendument à la norme Mil Spec applicable, alors que ce n'était pas le cas. M&M a vendu le métal brut à divers distributeurs, titulaires de certificat de type, titulaires d'approbation de production et distributeurs d'aéronefs expérimentaux, et ce métal a également servi à diverses applications militaires et commerciales.

La preuve laisse croire que M&M aurait délibérément falsifié la certification du matériau afin de satisfaire aux exigences des clients, alors qu'elle savait que le matériau ne répondait pas à tous les critères demandés. Les altérations suivantes ont été constatées :

- § numéros de spécification ajoutés;
- § quantités modifiées;
- § certifications de traitement thermique falsifiées;
- § exigences d'analyse chimique ajoutées;
- § mesures de dureté falsifiées;
- § noms des usines de traitement falsifiés pour qu'ils correspondent aux exigences des bons de commande.

Le bureau de l'inspecteur général du département des Transports, le département de la Défense, le département de l'Énergie (DOE), la National Aeronautics and Space Administration et la FAA des États-Unis ont mené une enquête. Le DOE et la FAA ont effectué des tests sur les matériaux visés et ils ont examiné les bons de commande. Ces tests ont révélé la non-conformité du matériaux par rapport aux bons de commande.

RECOMMANDATIONS

La réglementation exige que les produits ayant un certificat de type soient conformes à leur définition de type. Les propriétaires, les exploitants, les organismes de maintenance, les constructeurs, les fournisseurs et les distributeurs de pièces aéronautiques devraient inspecter leurs dossiers pour vérifier s'ils ont fait l'achat de métal brut auprès de M&M et ils devraient examiner ces dossiers à la recherche de falsifications. Si l'on soupçonne que la certification d'un matériau a été falsifiée, il est recommandé de contacter le fournisseur du certificat original pour obtenir une copie de la certification originale, ou d'effectuer des tests indépendants pour vérifier la conformité aux exigences du bon de commande original. Si l'on constate que le matériau n'est pas conforme, l'inventaire de ce matériau – ou les pièces fabriquées à partir de cet inventaire – devrait faire l'objet d'une analyse technique en fonction de l'emplacement du matériau ou de l'utilisation qui en sera faite dans son application proposée.

RENSEIGNEMENTS ADDITIONNELS

Des renseignements additionnels peuvent être obtenus auprès du Manufacturing Inspection District Office (MIDO) de la FAA mentionné ci-dessous à propos de cette enquête et des lignes directrices relatives au matériau brut susmentionné. La FAA apprécierait tout renseignement concernant la découverte de ce matériau en provenance de toute source, les moyens utilisés pour identifier cette source, les mesures prises pour conserver ce matériau en service, ainsi que les mesures prises pour retirer ce matériau du service.

Cet avis provient du MIDO de la FAA d'Orlando, 5950, Hazeltine National Drive, pièce 405, Orlando, FL 32822, téléphone (407) 855-9050, télécopieur (407) 438-1900; et il a été acheminé par le FAA Suspected Unapproved Parts Program Office, AVS-20, téléphone (703) 668-3720, télécopieur (703) 481-3002.

UPN's (suite)

No 2005-00157 en date du 16 décembre 2005

PRODUITS VISÉS

Les composants et les instruments d'aéronef dont la remise en service technique a été approuvée par la firme Gross Instrument Corp.

OBJET

Le présent avis a pour objet d'informer tous les propriétaires, exploitants, constructeurs, organismes de maintenance, fournisseurs et distributeurs de pièces aéronautiques à propos de travaux de maintenance inappropriés effectués sur des composants et des instruments d'aéronef.

CONTEXTE

Les renseignements recueillis dans le cadre d'une enquête de la Federal Aviation Administration (FAA) sur des pièces suspectées d'être non approuvées ont révélé qu'entre les mois de janvier 2003 et septembre 2005, Gross Instrument Corp. (GIC), sise au 125-12, Liberty Avenue, Richmond Hill, NY 11419, a entretenu divers composants et instruments d'aéronef et a approuvé leur remise en service sans se conformer entièrement à la réglementation pertinente. GIC était anciennement titulaire d'un Air Agency Certificate de la FAA portant le numéro Q11R427K.

La preuve laisse croire que GIC a approuvé la remise en service de composants et d'instruments d'aéronef qui n'avaient pas été entretenus de façon entièrement conforme aux instructions des manuels de maintenance du fabricant ou autres données acceptables par la FAA. GIC a omis d'effectuer les inspections et les tests spécifiés et (ou) n'a pas fourni la documentation relative à certaines pièces de rechange. Les manquements comprenaient notamment : (1) l'omission d'effectuer les contrôles dimensionnels prescrits; (2) l'utilisation d'équipements d'essai non correctement étalonnés; (3) l'omission de suivre les étapes requises des processus de réparation et de révision.

RECOMMANDATIONS

La réglementation exige que les produits ayant un certificat de type soient conformes à leur définition de type. Les propriétaires, les exploitants, les organismes de maintenance et les distributeurs de pièces aéronautiques devraient inspecter leurs aéronefs, leurs dossiers d'aéronefs et (ou) leurs inventaires de pièces pour vérifier s'ils possèdent des composants ou des instruments d'aéronef dont la remise en service a été approuvée par GIC entre les mois de janvier 2003 et septembre 2005.

Si l'on découvre certains de ces composants ou instruments installés sur un aéronef, des mesures appropriées devraient être prises. Si certains de ces composants ou instruments figurent sur un inventaire déjà existant, on recommande de les placer en quarantaine afin d'en empêcher l'installation jusqu'à ce qu'il soit possible de déterminer l'éligibilité à l'installation de chaque composant et de chaque instrument sur un aéronef.

Vous trouverez une liste partielle des composants et des instruments susceptibles d'avoir été remis en service à tort par GIC à l'adresse Internet suivante : <http://www.faa.gov/aircraft/safety/programs/sups/upn/2005/> sous l'avis de pièces non approuvées no 2005-00157.

RENSEIGNEMENTS ADDITIONNELS

Des renseignements additionnels peuvent être obtenus auprès du Flight Standards District Office de la FAA mentionné ci-dessous à propos de cette enquête et des lignes directrices relatives aux composants et instruments susmentionnés. En plus des recommandations précédentes, la FAA apprécierait tout renseignement concernant la découverte des composants ou instruments visés en provenance de toute source, les moyens utilisés pour identifier cette source et les mesures prises pour retirer ces composants ou instruments du service.

Le présent avis provient du Flight Standards District Office de New York, 990, Stewart Avenue, pièce 630, Garden City, NY 11530, téléphone (516) 228-8029, télécopieur (516) 228-8827; et il a été acheminé par le FAA Suspected Unapproved Parts Program Office, AVS-20, téléphone (703) 668-3720, télécopieur (703) 481-3002.

rapports de difficultés en service



Reçu par Transports Canada
Entre le 1^{er} octobre et le 31 décembre 2006

Marque/modèle	JASC	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.	Marque/modèle	JASC	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.
avions													
AERO COMMANDER													
690	2750	FERRURE SUPÉRIEURE	510003357	CRIQUEE	20051209005	PNR	B300	0000	LONGERON GAUCHE	10111007315	BOULONS CORRODÉS	20051222004	ATL
690	5210	CORNIÈRE	2330270501	CRIQUEE	20051209006	PNR	B300	5210	CORNIÈRE	504300431329	CRIQUEE	20051202008	PAC
AEROSPATIALE							B300	5610	PARÉ-BRISÉ PILOTE	10138402515	CARREAU FRACTURE	20051003002	ONT
AS 332L	0000	DOUILLE ARTI BATEMENT	330A33316620	USÉE/CRIQUEE	20051123003	ATL	C90	2731	VER SERVO-TAB PROF	50524161606	REVISE	20051027007	ATL
AS 332L	6310	ARBRE D'ACCOUPLEMENT	19E2268A	CRIQUEE	20051017013	ATL	C90A	0000	RESISTANCE	2K40D10	SURCHAUFFÉE	4 RDS	ONT
AS 350B	7931	TRANSMETTEUR	704A37642043	HORS SERVICE	20051128012	QUE	BELL TEXTRON - CANADA						
AS 350B2	2913	POMPE HYDRAULIQUE	704A34310006	CANNELURES USEES	3 RDS	VAR	206B	0000	PALE ROT DE QUEUE	206016201131	MOUV. MANCHON	20051220011	PAC
AS 350B2	6210	POULEMENT	704A33633211	DECOLLEMENT	20051125010	PAC	206B	5342	STABILISATEUR	20602011900	CRIQUEE	20051017008	QUE
AS 350B2	6210	RALE ROTOR PRINCIPAL	355A11002009	CRIQUEE	20051115004	PNR	206B	6220	BUTEE FIXE	206011160101	CRIQUEE	20051205008	PNR
AS 350B3	6730	SERVOCOMMANDE	SC5083	PISTON DÉFORME	20051018005	PNR	206B 1	7323	REGULATEUR	252476914	POMPAGE	20051017007	QUE
AS 350BA	0000	ACCUMULATEUR	366A541088	CRIQUEE	20051208007	ONT	206L	6320	ENGREN PLANÉTAIRE	206040010103	NE CONVIENT PAS	20051027008	QUE
AS 350BA	0000	SERVOCOM ROT PRINC.	AC67244	RENTREE LENTE	20051220006	QUE	206L	5244	CHARNIERE	206033111023	BRISÉE	20051012007	QUE
AS 350BA	2435	BALAI	150SG100920XL2	À M-VIE UTILE	20051017012	PNR	206L	5302	POUTRE DE QUEUE	206033001003FM	CRIQUEE	20051202002	ONT
AS 350BA	2910	INTERRUPT CIRCUIT HYDR.	MS2771923	FONCT. INTERM.	20051012011	PAC	206L 1	2432	CONTACTEUR	SM20ACD200A21	BRÛLE	20051004004	ONT
AS 350BA	6220	BUTÉE SPHERIQUE	704A33633208	DECOLLE	20051003014	QUE	206L 1	5302	RACCOR	206031403005	CRIQUEE	20051005004	NCR
AS 350BA	6410	PALES ROT DE QUEUE	355A12004008	CRIQUEES	20051003013	ONT	206L 4	5310	ÂME DU TUNNEL	2060333110	CRIQUEE	20051220002	PAC
AS 350BA	6420	DOUILLE		CRIQUEE	20051003013	ONT	407	6330	DISPOSITIF RETENUE	206033506101	DECOLLÉ	20051018006	PNR
AS 350D	0000	TUYAU	350A72100509	HORS SERVICE	20051209002	PNR	407	5530	DERIVE		REJET ENDOMMAGE	20051220003	QUE
ATR 42 300	2421	GÉNÉRATR BORD N°2	200322	AUCUNE PUISSANCE	2 RDS	ONT	407	0000	JOINT D'ÉTANCHEITE	209340265103	CRIQUEE	20051223004	QUE
ATR 42 300	2434	CAPEUR À ÉFET HALL		DÉFECTUEUX	20051017001	ONT	412EP	3212	RACCOR EN T	412073855101	DESSERRÉ	20051223002	QUE
AIRBUS							412EP	6320	PLANÉTAIRE	205040229003	REJET ENDOMMAGE	20051220002	QUE
A310 304	2751	VOLET		DÉFECTUEUX	20051130001	QUE	430	2820	CLAPET ANTIRET CARB	222366687101	ENDOMMAGE	2005109003	QUE
A319 112	5347	SIÈGE COMM BORD	TAAI233PE01	NE VERROUILLE PAS	20051117003	ONT	430	6720	TUG COMM ROT QUEUE		USE PAR FROT.	2 RDS	QUE
A319 114	2572	VENTIL D'EXTRACTION	EVT2454H	BRÛLE	20051206002	QUE	BELL TEXTRON - USA						
A330 243	3220	CLAPET SEL COMM. TRAV.	C24780003	NON FIABLE	20051202005	QUE	205A 1	3270	TRAV TUBULAIRE AV	212321103	CRIQUEE	20051001001	PNR
A330 342	3231	DISP. COMM CHUTE LIBRE	AR03404	INOOPERANT	20051104018	QUE	212	5302	PANNEAU GAUCHE	205032813041	DECOLLÉ	20051006011	PNR
A330 343	3201	DISP. COMM STABIL. COMM	47172	MAUVAISE PIÈCE	20051010104	QUE	6320		ROULEMENT	RSS9	HORS SERVICE	20051124003	PAC
A330 343	3244	PNEU TR PRINCIPAL N°6	6300828	ECLATE	20051208001	QUE	BELLANCA						
BAE - UK							8GCBC#	8520	VILEBREQUIN	74965	CORRODÉ	20051205007	PNR
3112	2424	UNITÉ COMM GÉN	515390028	DÉFECTUEUSE	20051214001	PNR	BOEING						
3112	2434	GÉNÉRATRICE	230790069	SÉPARÉE	20051011005	PNR	737 225	3240	BOULON	BACB30MT10HT13	CISAILLÉ	20051027004	PAC
3112	2435	BALAIS	230791281	FILS-ÉRAILLÉS	20051003009	PNR	737 275C	0000	COND. FLEX. TEFL. QD. HYD.	BACH8A04NM0274T	PLIÉE	20051128009	PNR
BAE - USA							737 275C	4130	RACC FILET DISP MANUT.		CORRODÉ	20051010008	PNR
BAE 125 800A	2751	FERR MICROCOMMUTEXT	1407000130001	BRISÉE	20051130010	ONT	737 275C	5260	RACC CHARN. SUP. ESCAL. ESCAM.		CORRODÉ	20051011009	PNR
BAC 125 800A	5280	MICROCOMMUT. MONTANT	25NF24771	CÂBLES BRISÉS	20051130009	ONT	737 522	1400	COLLIER DE FIXATION		CONTAMINATION	2005125005	ATL
BEECH							737 522	2780	FIL	W32200518	C-CIRCUIT MASSE	20051230009	ATL
100	3213	COMPAS TR PRINCIPAL	508103237	CRIOUÉ	20051109004	PAC	737 522	2780	RELAIS	R123	DÉFECTUEUX	20051024003	ATL
100	3297	CÂBLE MÉTALLIQUE	G13A22	TOMBE	20051202001	PNR	737 522	3220	CARTE DE CIRCUIT	1061226216	DÉFECTUEUSE	20051024002	ATL
1900D	0000	RESSORT	1295240051	FRACTURE	20051129002	ONT	737 522	5350	CABLE DIR TR AVA	BACC2C3D00525EG	MAL POSÉ	20051229001	ATL
1900D	3260	COMMUT. VERROUILLE TR RENTRE		FONCT. INTERM.	2 RDS	VAR	737 522	5730	VIS	BACB30NN4K12	FILES USÉS	20051003001	ATL
200	5345	LISSES FUSELAGE ARR DOUBLES		RIVETS TRAVERSES	20051208009	PAC	737 529	7830	INVERSEUR POUSSÉE		COINCE	20051024006	ATL
200	3245	CHAMB AIR GOODYEAR	302039402	COUPÉES	20051220008	PAC	737 76N	2750	GUIGNOL	65C308461	CORRODÉ	20051007003	ATL
200	5630	FENÊTRE SORT SEC	1014301833	CRIQUEE ET DÉCOL.	20051209001	ONT	737 76N	2330	ECRAN VIDÉO	50401100003	FUMÉE	20051026002	PNR
200	5411	SEMELLE INF CLOISON		CRIQUEE	20051208008	ONT	737 7CT	0000	ROTOR DE TURBINE	38403031	CRIQUEE	20051224009	PNR
200	2130	REG. PRESSURISATION	13034611	HORS SERVICE	20051021001	PAC	737 7CT	2330	ECRAN VIDÉO	50401100003	ODEUR DE BRÛLE	2 RDS	PNR
200	3230	VERIN	AD179990033	FUITE	20051013009	PNR	737 7CT	3230	VANNE VERROUILLAGE DÉPORTEUR		ÉTAT DE SERVICE	20051213008	PNR
200	3233	TOUTILLON	9981004311	BIELLETTES BRISÉES	20051114007	NCR	737 80B	2700	BOULON	BACB30LE8DK83	DÉPLACÉ	20051222008	ONT
200	3250	TUBE-BIELLETTE TR. AV	50820189	BRISÉ EN DEUX	20051107002	NCR	757 258	0000	BORNE	35108	DECOLORÉE	20051021003	PAC
200	5610	PARÉ-BRISÉ CHAUFFÉ	10138402521	BRISÉ EN ÉCLAT	3 RDS	VAR	757 28A	2910	POMPE ENTR. MOTEUR	35080606	PORTE HYDRAULIQUE	20051024005	PAC
350	0000	TUYAU SOUPLE (AIR PRÉLEVEMENT)		ÉCLATE	20051213006	QUE	767 375	0000	REG DÉBIT CARBURANT	FFG052AC	HORS SERVICE	20051229002	NCR
99	ECROU	817911018		SOUS LA NORME	20051222001	ATL	767 375	0000	VENT. REFRIG. EQUIP	732591A	GRIPPE	20051221006	QUE
A100	0000	CLOISON/LISSE		USÉE FROT/CRIQUEE	20051206004	QUE	767 375	5241	GÂCHE DE PORTE	AR47013	BRÛLÉE	20051031002	QUE
A100	2422	RELAIS		SURCHAUFFE	20051220003	QUE	767 38E	0000	RADIOHS HF		SURCHAUFFE	20051111002	QUE
A100	2424	RÉSISTANCE	EA85098	CIRCUIT OUVERT	20051107004	ATL	767 38E	2530	CAFETIÈRE	3510004403	BRÛLÉE	20051206001	QUE
A100	5312	CLOISON/LISSE		USÉE FROT/CRIQUEE	20051107004	ATL	767 38E	2530	CAFETIÈRE CUISINE CENTR	4110001145	ISOLANT BRÛLÉ	2005125007	QUE
A100	5315	POUTRE	504200337	3 RDS	ONT		BOMBARDIER						
B100	2812	DETECTION D'INCENDIE	30215B	20051024007	ONT		BD 100 1A10	2910	COND. RANPE	1005354174003	INCONNUE	20051026004	NCR
B100	2721	COMP DE DIRECTION	96630000335	DÉFECTUEUSE	20051004006	QUE	BD 700 1A10	3244	PNEU TRAIN PRINCIPAL	382K032	ECLATÉ	20051213002	QUE
B100	3220	FÛT	50820042601	DECOLLÉ	20051014004	PAC	CL600 2B19 (R)100	0000	PARÉ-BRISÉ COPILOTE		CRIQUEE	20051117001	QUE
B100	3310	VOYANT DE TABLEAU		BRISÉ	20051025007	PAC	CL600 2B19 (R)100	2400	CONTACTEUR		BRÛLÉ	20051222001	NCR
B100	5313	LISSE		BRÛLÉ	20051202003	QUE	CL600 2B19 (R)100	2400	RELAIS	D1822A	SURCHAUFFÉ	20051212001	NCR
B200	3010	MANCHON DÉGMR D'AILLE	SMR504108	CRIQUEE	20051109002	PAC	CL600 2B19 (R)100	2400	RELAIS/CONTACTEUR		BRÛLÉ	20051011001	QUE
B200	3230	MOTEUR	481	DESSERRÉ	20051116003	PNR	CL600 2B19 (R)100	3230	SYSTÈME TR AVANT	16040	À DÉTERMINER	20051011003	QUE
B200	3233	VERIN	11238002221	DÉFECTUEUX	20051003007	PNR	CL600 2B19 (R)100	3260	TRAIN AVANT		FOD	20051130007	PAC
B200	5312	CLOISON ARRIÈRE	9744001967	PANNE IND.	20051206010	PNR	CL600 2B19 (R)100	4920	APU	5490000	DÉFECTUEUX	20051129003	ATL
B200	5330	RETEVEMENT TOILE	9744001967	CRIQUEE	20051116005	PNR	CL600 2B19 (R)100	5240	RACCOR - GLISSIÈRE	601R38593	CRIQUEE/CORRODÉ	20051206003	ATL
B200C	3233	VERIN	99810057651	CRIQUEE	20051103004	PNR	CL600 2B19 (R)100	5312	CLOISON ÉTANCHE ARRIÈRE		CRIQUEE	2 RDS	QUE
				DÉFECTUEUX	20051215001	ONT	CL600 2B19 (R)100	5400	BOULON DE TENSION	NAS6204L11	CISAILLÉ	20051013003	ATL

Marque/modèle	JASC	Nom de pièce	Réf. pièce	Cond. de pièce	N° RDS	Rég.	Marque/modèle	JASC	Nom de pièce	Réf. pièce	Cond. de pièce	N° RDS	Rég.
CL600 2B19 (RJ100)	5420	CORNIÈRE (PROFILÉE)	601370038182	CRIQUEE	20051208010	ATL	DHC 7 102	5600	PARE-BRISE	06422	CRIQUEE	20051027006	ONT
CL600 2B19 (RJ100)	5610	FENÊTRE COMM BORD	601R3303311	BRISÉE EN ÉCLAT	2 RDS	VAR	DHC 8 100	2922	FLEXIBLE	DSC252B40124	FRACTURÉ	20051115001	NCR
CL600 2B19 (RJ100)	5754	REVÊTE BORD D'ATTAQUE	60012112	ENDOMMAGÉ	20051104017	PAC	DHC 8 100	3246	ROUE TR PRINCIPAL	314353	BRISÉE	20051012001	NCR
CL600 2B19 (RJ100)	5754	TUBE DE PITOT	6670658	DEFORMÉ	20051228003	PAC	DHC 8 102	2700	VERIN COMM DE PORTEUR	A44700009	CRIQUEE	20051208011	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	7600	CÂBLE DE COMMANDE	1600960005	INCONNU	20051012006	ATL	DHC 8 102	2916	SOUPAPE DÉCHARGE	3811208102	COLLE	20051116002	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	7800	MOTEUR DROIT		DÉMONTÉ	20051019000	QUE	DHC 8 102	3230	CONDUITE HYDRAULIQUE	82970410119	USÉE PAR FROT.	20051214003	ATL
CL600 2B19 (RJ440)	7200	RÉGUL. CARB. PRINC DR		AUBES ENDOM.	20051222003	NCR	DHC 8 102	5210	VERROU PORTE ÉLECT	02T10021	NORMAL	20051219003	PAC
CL600 2B19 (RJ440)	7320	MCU STABILISATEUR		INCONNU	20051222002	NCR	DHC 8 102	0000	FASCEAU FILS SERVOCOMM	2210P22210P1	COURT-CIRCUITÉ	2 RDS	PNR
CL600 2C10 (RJ700)	2740	MCU STABILISATEUR		INCONNU	20051019001	QUE	DHC 8 300	3220	FLEXIBLE	DSC252B40124	ROMPU	20051205001	NCR
CL600 2C10 (RJ700)	3252	AMORT DE SHIMMY	498003	EF50182	20051028001	NCR	DHC 8 300	3230	CÂBLE INDIC. SORTIE SEC. TR		DIODE DÉFECTUEUSE	20051221005	NCR
CL600 2B19 (RJ700)	5280	PORTE TRAIN PRINCIPAL GAUCHE		MANQUANTE	2 RDS	NCR	DHC 8 311	3050	RADÔME	4426X212	ENDOMMAGÉ	20051104016	PAC
CL600 2B19 (RJ700)	5610	FENÊTRE LATÉRALE POSTÉRIEURE		CRIQUEE	4 RDS	VAR	DHC 8 311	3230	VANNE	574205A		2005103011	PAC
CL600 2D15	3252	ÉCROU - POINTE	412321	DESSERRÉ	20051020002	ATL	DHC 8 400	2430	BARRE OMNIBUS	697070212	COURT-CIRCUITÉE	20051102005	NCR
CANADAIR							DHC 8 400	2742	VERIN COMP TANGAGE	03994001011	DÉFECTUEUX	20051114001	NCR
CL215 1A10	3222	PARTIE INF MONTANT	1603012	FISSURÉE	20051014001	QUE	DHC 8 400	3200	COMPENS TANGAGE	5114904	SÉPARÉE	20051026001	NCR
CL215 1A10	5311	CADRE	21531062882	NOUVEAU	20051228001	ATL	DHC 8 400	3220	FAISC. CENTR./MICROCONT. 2 TRAIN AV.		CAPTEUR H.S.	3 RDS	NCR
CL215 1A10	5312	CLOISON AV CABINE	NA	CRIQUEE	20051102008	NCR	DHC 8 400	3220	VANNE SEQ. ELECTROM. PORTE TR. AV.		DÉFECTUEUSE	2 RDS	NCR
CL215 1A10	5700	CORNIÈRE	21530033126	CRIQUEE	20051004009	PNR	DHC 8 400	3246	ENS. CÔNE & JOINT ETANCH. LM29700LA902A1		BRISÉ	20051031001	NCR
CL215 6B11 (CL415)	2810	RÉS SOUPLE CARB		INCONNU	20051102006	QUE	DHC 8 400	5600	PARE-BRISE COPILOTE	80260008	CRIQUEE	20051012004	NCR
CL600 2A12 (601)	7312	RÉCHAUFFEUR CARB	5023157P02	CRIQUEE	20051121001	QUE	DHC 8 400	5711	LONGERON AV. CENT EXT.	85713502	CRIQUEE	20051107003	NCR
CL600 2B16 (604)	3230	GOUVERNAIL	200811620	BRISÉE	20051005006	QUE	DHC 8 400	6120	UNITE COMM HELICES		DÉFECTUEUSE	20051115003	NCR
CESSNA							DHC 8 400	7314	POMPE ENTR MOTEUR	6617302	ARBRE CISAILLÉ	20051011011	NCR
150M	2421	ALTERNATEUR	633661	ARBRE BRISÉ	20051222005	ONT	DHC 8 400	7323	REG SURVITÉSSE	697072003	BOULONS DESSER.	20051124001	NCR
152	2421	ALTERNATEUR		HORS SERVICE	20051130002	PNR	DHC 8 400	7930	MANOCONT. BASSE PRESS HUILE		DÉFECTUEUX	20051017002	NCR
152	2510	PALONNIER	04115262	USE	20051211002	PNR	DIAMOND - CANADA						
152	5711	FERRURE	04320049	CRIQUEE	20051129004	QUE	DA 20 C1	2400	OUILLET	RB215	USE	20051024004	ATL
172E	0000	LONGERON - AVANT	053200198	CRIQUEE	20051221007	ONT	DA 20 C1	2750	JOINT CANNELE		DESSERRÉ	20051215002	ATL
172L	5730	REVÊTEMENT INTERIEUR	053300710	CRIQUEE	20051011007	PAC	DA 20 C1	5551	RONDD ETANCHÉITÉ	MS932013	MAUVAIS CÔTE	20051102001	ATL
172M	0000	BÂTI MOTEUR	05510171	CRIQUEE	20051220004	ONT	DORNIER						
172M	2820	TUBE DE CARBURANT	05011874	USE	20051202006	PAC	328 100	0000	GAINÉ STAB DROIT	29S7D524008	INCONNU	20051223016	PAC
172M	3246	MOYEU DE ROUE	D30256	CRIQUEE	20051125009	PAC	DOUGLAS						
172M	7120	BÂTI MOTEUR	05510171	BRISÉ	20051004005	QUE	DC3CS1C3G	8550	RACCORDEMENT CLOISON	AN832405	CRIQUEE	20051128010	PNR
172M	8011	PIGNON ENTR DÉMAR.		DÉFECTUEUX	20051114005	PNR	EMBRAER						
172N	2430	UNITE COMM ALTER	VR515G	COURT-CIRCUITÉE	20051125006	ONT	ERJ 170 200LR	2560	GLISSIÈRE D'ÉVAC	4A40302	DEPLOIEM. PARTIEL	20051101007	QUE
172P	5753	NERV CENTR. BORD ATT	0523914	CRIQUEE	20051102007	PAC	ERJ 170 200LR	2565	POINTE PORTÉ COULISSANTE		HORS SERVICE	20051125001	QUE
172P	7414	ROULEMENT	M3006	RAIDE	20051123002	ONT	EUROCOPTER DEUTCHLAND						
182P	0000	TIGE	07436082	BRISÉE	20051220005	QUE	BO105 SCNBS4	0000	MODULE GRADATION	27E462	CORRODÉ	20051205004	ONT
208	5521	LONG BORD GOUV. PROF	26340141	CORRODÉ	20051124002	PAC	EUROCOPTER FRANCE						
208B	3414	ANÉMOMÈTRE	C6610640237	INDICATEUR COINCÉ	20051123004	PNR	EC 120 B	2910	JOINT TORIQUE	809510	DÉFORMÉ	20051208004	ONT
310R	3213	ROUE INTER GUIGNOL	08411066	CRIQUEE	20051201001	QUE	FAIRCHILD						
337C	3230	DISJONCTEUR	S13605	AMORÇ. ARC/BRÛLÉ	20051108010	PNR	SA227AC	2100	TURBINE REFRIG	20475546	FUITE	20051013006	ONT
421B	0000	GUIGNOL	08411066	BRISÉ	20051220007	ONT	SA227CC	2435	GÉNÉRATRICE DÉMAR	23079010	FONCT. INTERM.	20051213007	ONT
421B	8011	CONTACT	231697	SOUDÉ/FONDU	20051026007	PNR	FOKKER - ND						
550	2701	PROFILES EN U	5565096	CRIQUEE/BRISÉ	20051011008	PAC	F28 MK1000	5240	PORTE SVC D'URGENCE		CRIQUEE	20051012009	PNR
550	3241	BOUCHON	15802101	DÉFECTUEUX	20051220001	ONT	FOUND BROS						
550	7830	PATTE DE LONGERON	202001551	CRIQUEE	20051011010	PAC	FBA 2C1	3246	BRIDE FIX. COMM. VOL ÉLECTR.		DÉFECTUEUSE	20051110003	NCR
560	2120	SEGMENT	651532629	AFFAÎSSE	20051007005	PNR	GIPPSLAND AERONAUTIC						
650	2710	TENDEUR	MS2125185S	USE PAR FROT.	20051018001	QUE	GA 8	0000	CÂBLE DE GOUVERNEUR	W83420	BRISÉ	20051117005	PNR
A185F	3246	PIVOT DE LA FOURCHE		DÉBUT CORROSION	20051004001	QUE	GULFSTREAM - USA						
U206F	2410	ALTERNATEUR		SÉPARÉ	20051101006	PNR	690D	3230	CYLINDRE VERROUIL. TR. RENTRÉ		DÉFECTUEUX	20051129005	ATL
CIRRUS							HAWKER SIDDELEY-UK						
SR20	0000	CARTER		CRIQUEE	20051202004	ONT	HS 748 2A	3230	TRINGL. SÉLECT. TRAIN ATERRIS.		ACCUMUL. GLACE	20051128002	QUE
SR20	7800	COLLECTEUR D'ÉCHAPPE	10351002	CRIQUEE	20051003016	ONT	HS 748 2A	3232	BIELLE	5D11580	BRISÉE	20051125008	NCR
SR20	7800	ÉCROU	22022	MANQUANT	20051003017	ONT	HILLER						
SR22	7160	BOULON	AN334	USE	20051108002	ONT	UH12D	6210	PALE ROTOR PRINC	2253110104	DÉFECTUEUSE	20051212002	PNR
SR22	7810	RESSORT	51381001	USE	20051108003	ONT	HUGHES						
CONVAIR - CANADA							369D	6210	PALE ROTOR PRINCIPAL	369D2110052	CRIQUEE	20051117006	PNR
440	2910	RACC CONDUITE HYD	MS2190512D	CRIQUEE	20051006001	QUE	369D	6210	PALE ROTOR PRINCIPAL	500P2100103	CRIQUEE	20051123006	PNR
DASSAULT							369D	7921	FERR FIX SOUFFLANTE	369D2562611	CRIQUEE	20051117004	PNR
FALCON 10	2913	POMPE HYDRAULIQUE	4005303	REVISÉE	20051209004	ONT	ISRAELI INDUSTRIES						
FALCON 50	2120	GAINÉ D'ÉCHAPPE ECU	F508712508A3	FUITE AIR PRÉLÈV.	20051017003	QUE	1124	TUBE	F10A5P202413	IRRÉPARABLE	20051101001	ONT	
DEHAVILLAND - CANADA							1124	CÂBLE	503028533	ERRAILLE	20051110001	ATL	
DHC 3T	2731	SERVO-TAB GOUV PROF	AA112911002	CRIQUEE	20051017005	ONT	K 1200	STRUCT CELLULE		CRIQUEE	20051115006	PAC	
DHC 5A	5400	CADRE FUS MOT. PSTC 12310	C5WM126238	CRIQUEE	20051219001	PAC	LEARJET						
DHC 6	2730	NERV CORNE PROFOND	C6TE 102627	NOUVEAU	20051024009	NCR	45	2400	GÉNÉRATRICE DÉMAR		INCONNU	20051228002	ONT
DHC 6	2750	ADAPT BRAS ARTICUL	C6W104632	CRIQUEE	20051124006	PAC	45	5753	CARDAN	1457711	GOUPILE PERDUE	20051002002	PNR
DHC 6	5753	NERVURE INTERMÉD	C6W12104546	CRIQUEE	20051124008	PAC	45	7200	MOTEUR		IMPACT D'OISEAU	20051205002	ONT
DHC 6 100	5300	CADRE LATÉRAL DR	C6FSM2528512	CRIQUEE	20051018003	PAC	55	3233	VERROUIL. TR. RENTRÉ	24170161	DÉFECTUEUX	20051103009	PAC
DHC 6 200	0000	TUBE DE PITOT	PH506L	DÉFECTUEUX	20051108004	PAC	PIAGGIO						
DHC 6 300	2916	RÉS LIQUIDE HYDR	C6HF10571	CRIQUEE	20051116007	PNR	P180 AVANTI	3246	ROUE INTERIEURE	314611	CRIQUEE	20051117008	ONT
DHC 6 300	3222	PISTON FLOTTANT	713321	ENDOMMAGÉ	20051206008	PNR	PILATUS - SW						
DHC 6 300	5730	CAISSON D'AILE		DÉCOLLÉ	20051012005	PAC	PC 12 45	2200	INDIC. DIRECT ASS.ÉLECTRON.	066031252500	FONCT. INTERM.	20051103006	ONT
DHC 7	3320	DISPOSITIF D'ÉCLAIR	BR6314101	CARBONISÉ	20051130012	PAC	PC 12 45	2730	BUTÉE	5552012186	MANQUANTE	2 RDS	ONT
DHC 7	5230	BOULON	MS2125006020	CORRODÉ	20051124005	PAC	PC 12 45	2740	ADAPT. COMP TANGAGE	065001640100	DÉFECTUEUX	2 RDS	ONT
							PC 12 45	2750	BLOC ENTR VOLET	952011005	MOTEUR DÉFECT.	20051116010	QUE

Marque/modèle	JASC	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.	Marque/modèle	JASC	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.
PC 12 45	2752	VÉRIN DE VOLET	9787320309	BLOCAGE	20051028005	ONT	IO-540-AE1A5	7314	POMPE À CARBURANT	LW15473	FUITE	20051004003	PNR
PC 12 45	3418	CALC. POUSS. MANCHE	9754423104	DÉFECT. INTERNE	20051129006	ONT	IO-540-AE1A5	7414	BOITIER	10400075	CRIOUÉ	20051220009	PNR
PC 12 45	3497	FAISCEAU FILS PRINCL		USE PAR FROT.	20051011004	PNR	O-320-DJ1	8530	CYLINDRE	05K21100	FENDU EN DEUX	20051003004	PNR
PIPER							O-320-E2D	7322	CARBURANT	106217	USE	20051202007	PAC
PA18	0000	COUSSIN FIX. ARRE		CORROSION EXTRÊME	20051221002	ONT	O-320-E2D	8011	CONTACT DÉMARREUR	1111380	GRIPPÉ	20051026009	PAC
PA18 150	0000	LONGERON		POURRI	20051221003	ONT	O-320-E3D	8530	CYLINDRE	75184	CRIOUÉ	20051213005	PNR
PA28 140	3340	VIS	6367400	HORS SERVICE	20051103010	PNR	O-360-C2E	8520	VILEBREQUIN	74968	CORRODÉ	20051101003	PNR
PA28 160	5751	SUPPORT D'AILERON	62102000	CRIOUÉ	20051006016	ONT	TIO-540-A2B	7314	ENTRAÎNE CANNELÉ	UKN	CISAILLÉ	20051130011	PAC
PA28R 200	7414	ENGRENAGE DIST		BRISÉ	20051117007	PNR	TIO-540-A2B	8530		LW13447	CRIOUÉ	20051005012	PAC
PA28R 200	0000	LONGERON PRINCIPAL		CRIOUÉ	20051230004	ONT	TIO-540-A2C	7310	POMPE À CARBURANT	200F5002	BON ETAT	20051207003	PNR
PA30	3221	BRAS	21890	DÉFECTUEUX	20051116004	PNR	TIO-540-A2C	8500	TURBOCOMPRESSEUR		DÉFECTUEUX	20051003012	PNR
PA31	5280	FERRURE	46357000	CRIOUÉE	2 RDS	ATL	TIO-540-J2BD	6122	RÉG D'HÉLICE	F624A	ARRÊT CISAILLÉ	20051007007	PAC
PA31 350	2300	PANN. SÉLECT/ÉCOUTE	GMA340	HORS SERVICE	20051025006	ATL	TIO-540-J2BD	8500	MOTEUR DROIT		INCONNU	20051005009	PAC
PA31 350	3230	MAILLON	40336000	CRIOUÉ	2 RDS	PNR	TIO-540-J2BD	8530	SEGMENTS DE PISTON		USÉS	20051220010	PNR
PA31 350	3250	BOULONS	AN37A	CISAILLÉS	20051011009	PAC	TIO-540-J2BD	0000	CARTER	KO509	CRIOUÉ	20051230003	PNR
PA31P	3400	SYSTÈME GPS	KLN90B	NON FIABLE	20051210005	PNR	TIO-540-R2AD	8520	VILEBREQUIN	13F17785	BRISÉ	20051214002	ONT
PA31T	0000	TUYAU D'AIR FRAIS		DÉBRANCHÉ	20051208005	ONT	TIO-540-R2AD	8520	VILEBREQUIN	13F17760	SÉPARÉ	20051221004	ONT
PA31T	2130	CÂBLE	46129002	BRISÉ	20051117009	ONT	CFM INTERNATIONAL						
PA31T	2130	ÉVAPORATEUR	4624500	FLEXIBLE DÉTACHÉ	20051030312	ONT	CFM56-3C1	7310	DISTRIBUTION CARB MOTEUR		FUITE	20051129001	ATL
PA31T	2731	SYST. COMM. SERVO-TAB PROFOND.		RIVET DESSERRÉ	20051012003	ONT	GARRET						
PA31T	3230	COND RETOUR HYD	8000420	PERCÉE	20051012002	ONT	TFE731-5BR	7310	FILTRE À CARBURANT	8975131	INDICATEUR H.S.	20051020003	PNR
PA31T2	3230	BRAS RENTRÉE TRAIN	42042002	CRIOUÉ	20051012004	ONT	TPE331-12UHR	7910	COND D'HUILE RIGIDE	3108081	CRIOUÉE	20051027001	PNR
PA42 720	3211	RACCORD	4028600	CRIOUÉ	20051108005	PNR	TPE331-5-252D	7712	MOTEUR		À DÉTERMINER	2 RDS	PNR
ROBINSON							TPE331-6-252B	2612	DETECTEUR D'INCENDIE	302158	DÉFECTUEUX	20051130004	QUE
R44	0000	BOULON	A6502	CRIOUÉ	20051208012	PNR	GENERAL ELECTRIC						
R44	2510	DISPOSITIF FIXATION	C3485	CRIOUÉ	20051124004	PNR	CF34-3B1	7230	TENDEUR ET 2 COMP HP	4020T51P02	FRACTURE	20051128001	NCR
R44 II	0000	BOÎTE TRANSMISSION	C2641	USEE	20051207001	PNR	CF34-3B1	7830	MOTEUR DROIT	CF343B1	BRAS LEVIER DESSERR.	20051122002	NCR
R44 II	2435	PIGNON D'ENTR. BENDIX	BC3151004	DENT ÉBRÉCHÉE	20051004008	PNR	CF34-8C1	7310	VÉRIN SEC GYRO VERT	4120T03P04	FUITE	20051028002	NCR
R44 II	2562	ELT	PS400010	HORS SERVICE	2 RDS	PNR	CT7-9B	7200	MOTEUR No 2		À DÉTERMINER	20051124007	PNR
R44 II	2820	POMPE	B8187B	BASSE PRESSION	20051101005	PNR	HONEYWELL						
R44 II	3030	BOÎTE DE TRANSMISSION	C2641	USEE	20051212005	PNR	AS907-1-A	7931	MOTEUR		CONTAMINATION	20051212004	QUE
R44 II	6510	ROULEMENT D'AMORT	C04111	TOURNÉ	20051205010	PNR	PRATT & WHITNEY-CANADA						
R44 II	6730	SERVOCOMMANDE	D2121	EMPLIE D'EAU	2 RDS	PNR	JT150-1A	7250	SECTION TURB MOTEUR		À DÉTERMINER	20051208002	ATL
R44 II	6730	SERVOCOMMANDE	D2121	FUITE	2 RDS	PNR	JT150-4C	7200	MOTEUR		À DÉTERMINER	20051129018	QUE
SCHWEIZER							JT150-5	7200	MOTEUR		À DÉTERMINER	20051223001	QUE
269C-1	6230	TUBE	269A21725	CRIOUÉ	20051003015	QUE	JT150-5D	7200	MOTEUR		À DÉTERMINER	20051129012	QUE
SHORT & HARLAND							PT6A-11	7230	SECTION COMP MOTEUR		CONTAMINATION	20051104005	QUE
SC7 3	2562	ELT			20051012008	PNR	PT6A-112	8300	BLOC-MOTEUR		GRIPPÉ	20051006013	QUE
SIKORSKY							PT6A-114A	7200	MOTEUR		INCONNU	2 RDS	QUE
S61N	5610	PARE-BRISÉ DROIT	S6120612272	HORS SERVICE	20051022001	PAC	PT6A-114A	7230	FIX. SEGMENT CARÉN. TURB. COMPR.		DEFORMÉE	20051028004	PNR
S61N	6220	CHAPE SUPERIEURE	S611221010082	NOUV. PIÈCE H.S.	20051118002	PAC	PT6A-114A	7250	MOTEUR		CONTAMINATION	20051205003	ONT
S61N	6310	ROULEMENT	SB2158102	NOUV. PIÈCE H.S.	20051121002	PAC	PT6A-21	7200	MOTEUR		INCONNU	20051005011	QUE
S64E	6320	MANCHON FIXATION	MS173204	DÉFECTUEUX	20051013004	PAC	PT6A-25C	7532	VANNE DE PRÉLÈVEMENT		HORS-LIMITE	20051006014	QUE
S76A	0000	BUSE	7635109105068	NOUVELLE	20051216002	PAC	PT6A-28	7930	MANOMÈTRE PR D'HUILE	973840091	AIGUILLE COINCÉE	20051025002	PNR
S76A	6320	ADAPTATEUR DE LIQ	RF981213	USE	20051123001	NCR	PT6A-34	0000	CONN D'EMB À ROTULE	3011587	RAIDE - COINCÉ	20051223015	QUE
S76A	6320	TUY. COUPLE HUILE TRANS	MS8005K280P	HORS SERVICE	20051123005	PAC	PT6A-34	7200	MOTEUR		INCONNU	2 RDS	QUE
S76A	7921	ROULEMENT À BILLES	W200PP	GRIPPÉ	20051213003	QUE	PT6A-34	7314	POMPE CARB. ENTR. MOTEURS		CANNELURES CISAIL.	3 RDS	VAR
S76C	6320	ROULEMENT	SB3615102	NOUV. PIÈCE H.S.	20051121003	PAC	PT6A-34	7600	FERR. CÂBLE TELEFLEX INVER.3012525		CRIOUÉE	20051013005	PNR
SOCATA							PT6A-36	7200	MOTEUR		CONTAMINATION	20051109007	PNR
TB 21	5350	BORD ANTIVRILLE	TB202801300900	CORRODÉ	20051108007	ONT	PT6A-42	7200	RÉGULATEUR D'HÉLICE		VIBRATIONS	20051223012	QUE
SWEARINGEN							PT6A-50	6120	SECTION COMP MOTEUR		À DÉTERMINER	2 RDS	VAR
SA226TC	5315	VOILE	272008478	CRIOUÉ	20051027009	PAC	PT6A-61	6121	DISENJOINCTEUR	454688	À DÉTERMINER	20051006006	QUE
SA226TC	5711	RACCORD LONGERON	2722136006	CRIOUÉ	20051108009	PNR	PT6A-65AG	7200	MOTEUR		FONCT. ERRATIQUE	20051130005	ONT
moteurs							PT6A-65B	7200	MOTEUR		ARRÊT	20051006003	QUE
ALLISON							PT6A-66	7250	SECTION TURBINE		À DÉTERMINER	20051104012	QUE
250-C20	7240	CHAMBRE COMBUSTION	6870992J	CRIOUÉE	20051025005	PNR	PT6A-67B	6122	RÉG D'HÉLICE	8210137	À DÉTERMINER	20051223003	QUE
250-C20	7321	RÉGULATEUR CARB	23034702	RALENTISSEMENT	20051211001	PNR	PT6A-67B	7310	RÉG CARBURANT		CONTAMINATION	20051103007	ONT
250-C20B	0000	ROTOR/STATOR		ENDOMMAGE	20051090001	ONT	PT6A-67D	2435	GÉN DÉMARREUR	23078019	POMPAGE	20051006015	QUE
250-C20B	7250	TURBINE	23038241	MISE AIR LIBRE EXC.	20051003008	NCR	PT6A-67D	7250	AUBES TURB. COMP ÉPAULÉES		DÉFECTUEUSE	20051130008	ATL
250-C20B	7920	ROULEMENT INTÉRIEUR	6845867	FRACTURE	20051017010	PNR	PT6A-68	7200	MOTEUR		FROTTEMENT	20051006007	PNR
250-C28B	7323	TOUR. RENTRÉE DE SORTIE		DÉFECTUEUSE	20051003011	PNR	PT6T-3	7312	RÉCHAUFFEUR CARBT		À DÉTERMINER	2 RDS	QUE
250-C28B	7532	VANNE PRÉLÈVEMENT	23005367	NE FERME PAS	20051003003	PAC	PT6T-38	7210	ENGREDUCTION MOT		HORS SERVICE	20051107009	QUE
250-C30S	7250	ROUE 3e ET TURBINE	6898663	FRACTURE	20051004002	QUE	PT6T-38	7230	COMPRESSEUR		HORS SERVICE	20051025003	QUE
250-C47B	7250	ROUE PREMIER ÉTAGE	23053299	ENDOMMAGÉE	20051004007	QUE	PT6T-38F	7310	TUBE DE CARBURANT		ENDOMMAGE	20051223005	QUE
AE-3007A1	7200	MOTEUR		EICAS H.S.	20051209003	QUE	PW120	0000	ARRÊT DE TRANSMISSION		FUITE	20051104009	QUE
AE-3007A1	7250	AUBE DE TURBINE HP	23073795	DÉFECTUEUSE	20051125004	QUE	PW120	7712	CONN. DÉT COUPLE		FRACTURE	20051129015	QUE
AVCO LYCOMING							PW120A	7712	DÉTECTEUR DE COUPLE		CONTAMINÉ	20051223007	QUE
AEIO-360-A1B6	7414	ACC. COUP À DÉCLIC	M3100	MANQUANT	20051130006	ONT	PW121	7200	MOTEUR		DÉFECTUEUX	20051223009	QUE
HO-360-C1A	8500	CARBURATEUR	1060301	DÉFECTUEUX	20051007004	QUE	PW121	7712	ENGRENAGE RÉDUCTION MOTEUR		CONTAMINATION	3 RDS	VAR
HO-360-C1A	8520	VILEBREQUIN	13B27123	CRIOUÉ	20051206006	ATL	PW123C	7260	COMM. SIGNAUX COUPLE	30005000044	À DÉTERMINER	20051006012	QUE
HO-360-C1C	8530	GOIJON	50153813	BRISÉ	20051104015	PNR	PW124B	7230	DIST. HUILE MOTEUR		FUITE	20051104010	QUE
							PW125B	7714	ENTRAÎN. ACC MOTEUR		CONTAMINATION	20051104002	QUE
									ROULEMENT No 2	310784501	DÉFECTUEUX	20051017011	ATL
									GARNITURE		DURCIE/BRISÉE	20051006005	QUE

Marque/modèle JASC	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.	Marque/modèle JASC	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.
PW126A	7311	REFROID D'HUILE CARB	HORS SERVICE	20051006010	QUE	TURBOMECA					
PW127E	7920	BOITIER REMPL HUILE	FUITE	20051129014	QUE	ARRIEL 1B	7320	RÉG CARBURANT	0164548660R	RÉVISÉ	20051116013 PNR
PW127F	6123	CIRCUIT IMPRIME	CRIQUE	20051223008	QUE	ARRIEL 1B	7421	ALLUMEUR		HORS SERVICE	2 RDS PAC
PW127F	7200	MOTEUR	A DÉTERMINER	3 RDS	QUE	ARRIEL 1D1	7250	AUBE DE TURBINE LIBRE	0292803080	DEFECTUEUSE	20051003006 PAC
PW150A	7310	RAMPE ALIMENT CARB. AS3209010&012	MANQUANTE	20051205006	QUE						
PW150A	7930	MANOCONTACT PRESS. HUILE	HORS SERVICE	20051104003	QUE						
PW305A	7200	MOTEUR	A DÉTERMINER	20051104007	QUE						
PW305A	7714	CAPTEUR VITESSE N1 308615004	HORS SERVICE	20051104014	QUE						
PW305B	7910	MOTEUR	FUITE D'HUILE	20051006008	QUE						
PW308C	7200	MOTEUR	A DÉTERMINER	20051129011	QUE						
PW545B	7200	MOTEUR	A DÉTERMINER	20051129013	QUE						
PRATT & WHITNEY-USA											
JFTD12A-4A	7321	RÉG CARB MOTEUR	DEFECTUEUX	2 RDS	PAC	HARTZELL					
JT8D-15	7220	SECT ENTRÉE D'AIR MOTEUR	POMPAGE	20051110002	PNR	HC-B3R30-4B	6113	PLAQUE D'APPUI D1870RP	CRIQUEE	20051114002	PAC
JT8D-15A	7250	DISQ TURBINE 4e ET 500310401	PIÈCE AUBE MANQ.	20051103008	ONT	HC-B3TN-3DY	6120	BAGUES BÉTA/TIGES BÉTA	DEFECTUEUSES	20051026008	PAC
R-2000-7M2	8530	CYLINDRE 153084	CRIQUE	20051121004	PNR	MCCAULEY	6114	HÉLICE	FUITE	20051007008	PNR
R-985-AN-14B	8520	ROULE BELLE MAITRESSE 32983	PIÈCE BRISEE	20051025001	PAC	MT PROPELLER					
R-985-AN-14B	8530	CYLINDRE	SÉPARÉ	20051213004	ONT	MT-186R-140-3D6100		HÉLICE	BOULONS D'HÉLICE	20051007002	QUE
ROLLS ROYCE - GERMANY											
BR700-715A1-307230		SECT COMPRESS MOTEUR	A DÉTERMINER	20051007001	QUE						
SPEY 511-8	7200	MOTEUR	CONTAMINATION	20051014002	QUE						
ROLLS ROYCE - UK											
R6211 TRENT 772B-60	7200		ARRÊT MOTEUR	20051116009	QUE	ACK TECHNOLOGIES					
R6211 TRENT 772B-60	7230	MOTEUR No 2 (DROIT)	IMPACT D'OISEAU	20051111001	QUE	E01	2560	BAC D'ACCUMULATEUR	E0103&E0102	FUITE	
R6211 TRENT 772B-60	7260	MOTEUR No 1	ACCOUPL. PERDU	20051205005	QUE	20051026005	PNR				
R6211 TRENT 772B-60	7900	ARBRE D'ENTRÉE	CISAILLÉ	20051108001	QUE	AVTECH CORP					
TELEDYNE CONTINENTAL						519012	2300	CARTE-MÈRE, CARTE No 1	5190601	CORRODÉE	
IO-360-G	7414	RAMPES D'ALLUMAGE IO8216743	DÉTÉRIORÉES	20051027005	ONT	20051219004	QUE				
IO-520-A	6122	REGULATEUR D'HÉLICE	A DÉTERMINER	20051115005	QUE	BEECH AIRCRAFT CORP					
IO-520-D	7313	INJECTEUR	FOD	20051108008	PAC	1003890181	0000	MANOCONTACTEUR	10038901819	AUCUNE INDICATION	20051003005 PAC
IO-520-F	7321	RÉG CARBURANT 6297032	FUITE	20051116006	PNR	BOMBARDIER					
IO-520-F	8530	VANNE CYL No 6 ET TIGES	VANNE FRACTURÉE	20051031003	PNR	VHP430KH3	2431	BARRIÈRE THERMIQUE0	DEFECTUEUSE	20051017004	ONT
IO-520-L	8011	ADAPT DEMARREUR 643259A18	BRISÉ	20051115002	ONT	HONEYWELL INC					
IO-550-F	8530	CYLINDRE T1ST760CA	CRIQUE	20051111003	PAC	13198	4920	ROTOR DE TURBINE	38403031	A DÉTERMINER	20051118001 PNR
O-200-A	1000	ROND D'ÉTANCHÉITÉ	TRAVERSEE	20051104008	ONT	MICHEL ELECTRONICS C					
TSIO-520-E	8530	CYLINDRE AEC631397	CRIQUE	2 RDS	QUE	MX385	2312	ENSEMBLE NAV / COM 0	HORS SERVICE	20051130003	PNR
						ROLLS ROYCE					
						250C20B	2435	GÉN DEMARREUR	23032018	AMORÇ. ARC. PART.	20051003010 NCR

LÉGENDE

JASC	Code de la Joint Aircraft System définissant les systèmes/composants
N° RDS	N° de contrôle RDS de TC. - À mentionner lors de correspondance ou de requête.
Rég.	Région TC d'où provient le RDS :
PAC	= Pacifique
ONT	= Ontario,
ATL	= Atlantique,
VAR	= Plus d'une région
PNR	= Prairies et Nord,
QUE	= Québec,
NCR	= Ottawa (AC),



Règlement de l'Aviation canadien (RAC)
www.tc.gc.ca/aviation/civil/ServiceAviation/RAC/menu.htm
Consignes de navigabilité aérienne
www.tc.gc.ca/aviation/civil/ServiceAviation/NA/menu.htm
Avis de difficultés en service
www.tc.gc.ca/aviation/civil/ServiceAviation/NA/menu.htm
Système Web de rapports de difficultés en service (SWRDS)
www.tc.gc.ca/aviation/civil/ServiceAviation/NA/menu.htm
Avis de navigabilité
www.tc.gc.ca/aviation/civil/ServiceAviation/NA/menu.htm
Index numérique des documents de référence et des documents consultatifs
www.tc.gc.ca/aviation/civil/ServiceAviation/NA/menu.htm
Directives visant le Personnel de la Navigabilité Aérienne
www.tc.gc.ca/aviation/civil/ServiceAviation/NA/menu.htm
Lettre de politique de la Maintenance et de la construction des aéronefs (PML)
www.tc.gc.ca/aviation/civil/ServiceAviation/NA/menu.htm

feedback feedback feedback

personnes-ressources

Administration centrale Administration centrale Administration centrale

Aviation Civile de Transports Canada, Maintien de la navigabilité (AARDC)
Place de Ville, Tour «C», 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N8
Tél. : 613 952-4357 Téléc. : 613 996-9178

Atlantique

Transports Canada
C.P. 42
95, rue Foundry, 6^e étage
Moncton (N.-B.)
E1C 8K6
506 851-7114

Prairies et Nord

Transports Canada
344, rue Edmonton
Winnipeg (Manitoba)
R3C 0P6
204 983-3152
1 888 463-0521

Ontario

Transports Canada
4900, rue Yonge, bureau 300
Willowdale (Ontario)
M2N 6A5
416 952-0352

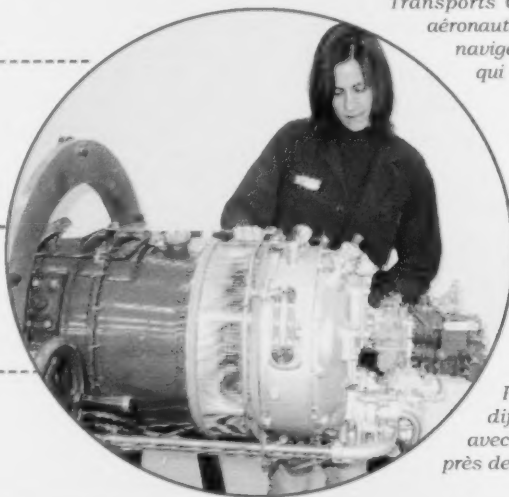
Québec

Transports Canada
700, Leigh Capreol
Dorval (Québec)
H4Y 1G7
514 633-3319

Pacifique

Transports Canada
800, rue Burrard, bureau 620
Vancouver (C.-B.)
V6Z 2J8
604 666-8777

feedback (TP 6980F) est un bulletin trimestriel publié par la Division du maintien de la navigabilité de Transports Canada afin d'informer le milieu aéronautique des problèmes qui touchent la navigabilité des aéronefs au Canada et qui lui sont signalés quotidiennement.



Les articles publiés dans **feedback** sont tirés de rapports de difficultés en service (RDS) soumis par des techniciens d'entretien d'aéronefs (TEA), des propriétaires, des exploitants et d'autres sources.

Pour de plus amples renseignements sur **feedback** ou sur le Programme de rapports de difficultés en service, communiquez avec le Centre de Transports Canada le près de chez vous.



T.A. McNamara
Rédactrice
Programme d'information
Tél. : 613 952-4360
Courriel : mcnamat@tc.gc.ca

Retrouvez-nous dans le cyberspace à :

<https://www.tc.gc.ca/Aviationcivile/certification/menu.htm>

<https://tc.gc.ca/cawis-swimn/>

<https://www.tc.gc.ca/wsdrs>



B. Goyaniuk
Chef
Maintien de la navigabilité
Tél. : 613 952-4356
Courriel : goyanib@tc.gc.ca

Canada